

Gidó Csaba
VASSZEKÉR ÉS MOZDONYGŐZ

Gidó Csaba

VASSZEKÉR ÉS MOZDONYGŐZ
A székelvöldi vasút története (1868–1915)

Pro-Print Könyvkiadó
Csíkszereda, 2013

A kötet megjelenését támogatta
a Nemzeti Kulturális Alap.



*Nemzeti
Kulturális
Alap*

Lektorálta: Bárdi Nándor

Borítóterv:

© Pro-Print Könyvkiadó
© Gidó Csaba

ISBN 978-606-556-047-5

Szüleimnek

Tartalomjegyzék

Előszó	8
I. Források és a téma kutatási lehetőségei	10
II. Az erdélyi vasútépítés hőskora	19
1. A gőzmozdony diadala a Kárpát-medencében	19
2. Erdélyi vasútvonal-tervek az osztrák abszolutizmus idején	26
3. A magyar kormányok vasútpolitikája a dualizmus korában	38
4. A Magyar Keleti Vasút	45
5. A Brassó–Predeal vasútvonal	61
III. Székelyföld a vasútépítés korszakában	67
1. A Magyar Keleti Vasút Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonala	81
2. Helyi érdekű vasútépítkezések a Székelyföldön	87
2. 1. A Marosvásárhely–Szászrégen helyi érdekű vasút	95
2. 2. Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonal	99
2. 3. A háromszéki vicinális építéstörténete	112
2. 4. A Kis-Küküllő-völgyi vasút	122
3. A magyar állam vasútépítése Székelyföldön	136
3. 1. A székely körvasút első szakasza	140
3. 2. A székely körvasút befejezése	153
4. Székelyföldi normál nyomtávú vasútvonal tervek	161
4. 1. Miért nem épült meg a Székelyudvarhely–Csíkszereda közti vasútvonal?	161
4. 2. Székelyföldi vasútvonal tervek a 20. század első évtizedeiben	168
5. Keskenyvágányú vasútak a Székelyföldön: a Maros–Torda helyi érdekű keskenyvágányú vasúthálózat	171
IV. A vasút, mint a modernizáció eszköze a Székelyföldön	183
1. A székelyföldi tutajozás és közúthálózat	189
2. Székelyföldi iparvasutak	198
3. Vállalkozók, mérnökök, munkások a székelyföldi vasútépítkezéseken	202
4. Vasútállomások, mint a települések kapui	218
5. Utazás a gőzparipán	235
6. A székelyföldi városok gazdasági vonzáskörzete a vasúti forgalom szem- pontjából	252
7. Vasút és a székelyföldi fürdők	270

Záró gondolatok	277
Források és szakirodalom	281
I. Levéltári források:	281
II. Sajtó	282
III. Nyomtatott forrás kiadványok:	283
IV. Szakirodalom	286
1. Önálló kiadványok	286
2. Tanulmányok	289
Személynévmutató	295
Intézménymutató	296
Helynévmutató	297
Resume	298
Rezumát	299
Mellékletek	300

Előszó

Székelyföld – akár Bécsből, akár Budapestről nézték az Osztrák-Magyar Monarchia korában –, az ország egyik periférikus térsége volt, és ezt a helyzetét sajnos napjainkig, most már Bukarestből tekintve is, sikerült konzerválnia. Az infrastruktúra elmaradottsága a mai napig a térség legnagyobb gondja. A közlekedési hálózat helyzete pedig egyfajta tükörképe a régió társadalmi és gazdasági helyzetének. A kutatásaim kezdetekor több kérdés merült fel bennem: miért Székelyföld kapcsolódott be utoljára a magyar vasúthálózat vérkeringésébe? Miért csak kisebb szakaszokban és egymástól jelentős időtávolságban épült ki a székelyföldi vasúthálózat? Kik voltak, akik felismerték a vasút szükségességét és vállalkoztak a helyi érdekű vasútvonalak kiépítésére? Mikor és miért kapcsolódott be az állam a térség vasútépítésébe? Miért nem tudott kialakulni egy egységes székelyföldi vasúthálózat, amely ténylegesen lendületet adott volna a térség gazdasági és társadalmi fejlődésének? Milyen szerepet töltött be a magyar állam a régió infrastrukturális fejlesztésében? Elősegítette-e a vasútépítés a térség gazdasági és társadalmi modernizációját? Hatással volt-e a vasút a székely városok fejlődésére?

Kutatásaim kezdetén a fenti kérdésekből indultam ki. A székelyföldi infrastruktúra és ezen belül a vasúthálózat kérdése minden szinten kapcsolatban áll a térség sajátos periférikus helyzetéből adódó fejlődési kérdésekkel. A régió fejlődésének történetét a vasút szerepének feltárása nélkül nem lehet megérteni.

A könyv, a vasút hőskora és az erdélyi fővasútvonal kiépítése körüli viták bemutatása által, közel száz év történetét öleli fel. A ténylegesen kutatott rész időkerete az 1868–1915 közti korszak. Választásomat az indokolja, hogy 1868-ban kezdődött el a Magyar Keleti Vasút építése, amelynek egyik szárnyvonala érintette Székelyföldet, és 1915-ben adták át a forgalomnak az utolsó székelyföldi vasútvonalat. Vizsgálódásom Székelyföldre és a szomszédos vármegyékre összpontosít. Magyarországgal és Erdély többi régióival csak érintőlegesen foglalkozom. Kutatásomat a négy helyi érdekű vasút, a székely körvasút és a Maros-Torda keskenyvágányú helyi érdekű vasút által érintett Csík, Háromszék, Maros-Torda, Udvarhely, Brassó és Kis-Küküllő vármegyék területére szűkítettem.

Írásom első részében a vasút korai történetét igyekeztem végigkísérni, mind európai, mind szűkebb magyar viszonyok között. Ezt követően kerül sor az erdélyi helyzet ismertetésére és a Magyar Keleti Vasút bemutatására. A Magyar Keleti Vasút építéstörténetének részleteitől – és elsősorban a vasútépítés háttérében meghúzódó pénzügyi műveletek bemutatásától – eltekintettem, mert az erdélyi fővonal csak éppen érintette Székelyföld területét. Másrészt a Magyar Keleti Vasút

építéstörténetével már többen is foglalkoztak, ezek közül mindenképpen Pogány Mária történész munkáját emelném ki.¹

A harmadik fejezetben kerül bemutatásra Székelyföld általános gazdasági és társadalmi arculata, a magyar kormányok vasútpolitikája, a térség vasútvonalainak építéstörténete.

Az utolsó fejezetben a vasút társadalmi, gazdasági és kulturális hatását kísérem végig. Azt vizsgálom, hogy milyen pénzügyi intézmények álltak a székelyföldi vicinálisok építésének, majd a később alakuló helyi érdekű vasúti részvénytársaságok hátterében, kik voltak a vállalkozók, alvállalkozók és munkások. A levéltári források és sajtó révén láthatóvá válnak a vasútvonalak építésekor felmerülő rendészeti, közegészségügyi, élelmiszerellátási gondok, a helyi lakosság félelmei, viszonyulása a településére érkező több ezer idegen vállalkozóhoz, munkáshoz. Külön alfejezetben vizsgálom a vasútállomás morfológiai hatását a székelyföldi városok fejlődésére. Bemutatásra kerül a székelyföldi vonalak személy-, illetve teheráruforgalmának alakulása és a vasút hatása a székelyföldi fürdők fejlődésére.

Próbáltam nem elveszni a technikai részletkérdésekben. Írásom újszerűsége, hogy ez egy olyan interdiszciplináris munka, amelynek közlekedés-, technika-, életmód-történeti, település-földrajzi vonatkozásai vannak. Munkámban együtt igyekeztem vizsgálni a székelyföldi régió vasúthálózatának fejlődéstörténetét és annak kihatásait a mindennapokra. Céлом volt a téma alapos feltárása, hogy hozzájáruljak a székelyföldi infrastruktúra történeti múltjának jobb megismeréséhez. A kutatás nincs lezárva, ez az írás a 2012 nyaráig elvégzett munka eredményeit tükrözi.

Köszönetet szeretnék mondani mindazoknak, akik a könyv megírásában segítettek, támogattak: szüleimnek, testvéremnek, tanáraimnak, kollégáknak, barátoknak, a levéltárak és könyvtárak munkatársainak. Név szerint is szeretném megemlíteni Majdán Jánost, doktori munkám témavezetőjét, aki az elmúlt években irányította lépéseim, a már sajnos elhunyt Magyarit Andrást, aki az egyetemi tanulmányaim és szakdolgozatom irányítója volt. Köszönöm Bárdi Nándor, Egyed Ákos, Elekes Tibor, Hermann Gusztáv-Mihály, Pál Judit, Róth András Lajos segítségét. Végezetül szeretnék köszönetet mondani a phd disszertációm műhelyvitáján jelenlévő személyeknek, értékes kritikái észrevételeikért és javaslataikért. Köszönettel tartozom a Magyar Köztársaság Oktatási Minisztériuma keretében működő Határon Túli Magyar Ösztöndíjtanácsnak a doktori képzésem ideje alatti állami ösztöndíjért, a Magyar Tudományos Akadémiának az általa biztosított Domus Hungarica ösztöndíjért.

1 Pogány Mária: *Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában. (1845–1873)*. Budapest, 1980, Akadémiai Kiadó. (továbbiakban: Pogány, 1980.)

I. Források és a téma kutatási lehetőségei

A vasútnak a híre a külföldön tanuló, utazó értelmiség, arisztokrácia elbeszélései révén, valamint a külföldi sajtón keresztül érkezett a Kárpát-medencébe. A magyar elit tagjai közül többen Angliában ismerkedtek meg a gőzparipával. Nyugat-európai utazásaikról hazatérve útleírásaikban, illetve a korabeli sajtó hasábjain fejtették ki véleményüket az új közlekedési eszközről, annak gazdasági és társadalmi hasznáról, ugyanakkor megrajzolták az első magyar vasútvonal-terveket. Az erdélyi Bölöni Farkas Sándor,² illetve gróf Széchenyi István elsők között írtak a vasútról. Mindketten Angliában tapasztalhatták meg a vonattal való utazás élményét.

Az 1840-es években, Széchenyi vezetésével, erőteljes mozgalom bontakozott ki Magyarországon a vasútépítés érdekében. A reformkorban megszülető első vasúti törvények és a sajtóban kirobbanó viták arra készítették Széchenyi Istvánt, hogy megfogalmazza első országos közlekedésfejlesztési elképzelését. Ilyen céllal látott napvilágot 1848 januárjában, Pozsonyban a *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* című munkája, amelyben Széchenyi ismerteti a hazai közlekedés valamennyi ágának a fejlesztési tervét.³

Széchenyi kortársa, Lónyai Menyhért a közlekedési eszközök összehasonlításával felvázolta a magyarországi infrastruktúra tényleges helyzetét és a gazdaságra kifejtett hatását.⁴ Kijelentette, hogy a vasút mind gyorsaság, mind gazdaságosság szempontjából kedvezőbb, mint a közút vagy vízi út, de a nemzetgazdaság számára csak együttes fejlesztésük lehet előnyös.

Az 1848–1849-es forradalom után a sajtóban komoly vita alakult ki a vasúthálózat fejlesztésének irányáról és módozatairól. Az erdélyi sajtó mindvégig figyelemmel kísérte a magyarországi vasútépítkezéseket és azt, hogy milyen irányból közeledik a sínpálya Erdély határához. Az erdélyi vonal kérdésében a magyar mérnöki társadalom is hallatta hangját. Hollán Ernő kifejtette, hogy az erdélyi fővonal egyedüli helyes iránya Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó.⁵ Az erdélyi elit körében az 1850-es évek végétől – mikor vasúthoz jutott Arad és Nagyvárad – vita alakult ki arról, hogy melyik városból induljon ki az erdélyi fővonal. Az erdélyi szászok, illetve a dél-erdélyi románság egy része az Arad–Nagyszze-

2 Bölöni Farkas Sándor: *Utazás Észak Amerikában*. Kolozsvár, 1834, Tilsch. (továbbiakban: Bölöni, 1834.)

3 Széchenyi István: *A magyar közlekedés ügyéről*. Budapest, 1987, Könyvtérképesítő Vállalat. (Tudománytár Füzetek)

4 Lónyai Menyhért: *Hazánk anyagi érdekeiről*. Pest, 1848, Geibel Károly. (továbbiakban: Lónyai, 1848.)

5 Hollán Ernő: *Magyarország vasúthálózatának rendszere*. Bécs, 1856, Sommer Lipót. (továbbiakban: Hollán, 1856.)

ben–Vöröstorony vasutat, míg a magyar társadalom, illetve a brassói román és szász közösségek a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vonalat támogatták.

A kiegyezést követően felgyorsultak az építkezések. Az 1867–1944 között megjelenő *Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye* megszakítások nélkül kisebb-nagyobb tanulmányokat közölt a vasútépítésekről. A közel nyolc évtizeden keresztül megjelenő szakfolyóiratban a korabeli mérnöki szaktekintélyek írásai kaptak helyet, a vasútépítés mérnöki megoldásait tárták az olvasóközönség elé. Külön-külön tanulmányokban mutatták be egy-egy vasútvonal építési folyamatát és annak kihatását a gazdasági és társadalmi életre.

Az erdélyi vasúttörténet meghatározó pillanata az Első Erdélyi Vasút és a Magyar Keleti Vasút építése volt. A gigászi munka felkeltette az erdélyi társadalom érdeklődését, így szaklapokban, napi- és hetilapokban rendszeresen jelentek meg híradások a munkálatokról. A Magyar Keleti Vasút első szakaszának, a Nagyvárad–Kolozsvár vonalrésznek a megépítése után Lukács Béla, a későbbi kereskedelmi miniszter is beutazta az újonnan megnyitott vasutat. A *Magyar Keleti Vasút* című művében rámutatott a vonal hiányosságaira, és leírást nyújtott a vasút által érintett vidékekről. A vonalról részletes ismertetést közölt a Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) kolozsvári üzletvezetősége által 1883-ban kiadott *A Magyar Királyi Államvasutak keleti vonalainak ismertetése* című munka.⁶ A Magyar Keleti Vasút építése alatt, majd azt követően, az erdélyi társadalmat leginkább az erdélyi és a romániai vasutak közti csatlakozási pont foglalkoztatta. 1870-ben a székelyföldi képviselők a kormánynak az Ojtozi-szorosi csatlakozást ajánlották, mert így gyorsabban kapcsolatot lehet teremteni az épülő moldvai vasútvonalakkal és a dunai, valamint a Fekete-tengeri kikötőkkel.⁷ A két kormány végül a Tömös-szoros, illetve az orsovai csatlakozás mellett döntött.⁸

A vasútvonalakról nyomtatásban megjelent elképzelések esetében 1879-ig nem esett szó a helyi érdekű vasutakról. Boros Béni 1879-ben számolt be az első magyarországi vicinális vasútvonal építéséről és működési tapasztalatairól.⁹ Az első helyi érdekű vasútvonal sikere fenntartotta az érdeklődést az olcsó vasutak iránt. Kállay Béni tanulmányában pontos információkat közölt az engedélyezési eljárástól kezdve a kivitelezésig és a működésig.¹⁰ A szakemberek tapasztalatai, a kormányzati körök elismerése és támogatása, a befektetők gazdasági sikerei felgyorsították a vicinális vasutak építését. Országszerte, így Erdélyben is, egymás után kérték a különböző tájegységek a helyi érdekű vasútépítési engedélyeket. A több száz kilométeres vasúthálózat megépülése megváltoztatta az ország közleke-

6 *A Magyar Királyi Államvasutak keleti vonalainak ismertetése.* Kolozsvár, 1883, Magyar Királyi Államvasutak Kolozsvári Üzletvezetősége.

7 *Emlékirat a keleti vasútnak csatlakozási pontjára nézve.* Pest, 1870, k.n.

8 Ifj. Perczel Mór: A Brassó–tömösi vasút. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1880. 14 évf. 1. füzet. 1–18. (továbbiakban: Perczel, 1880.)

9 Boros Béni: Az Arad–körösvölgyi vasút ismertetése. In: *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* XIII. évf. 1879. 4. füzet. 327–372.

10 Kállay Béni: *Olcsó vidéki vasutak Magyarországon.* Budapest, 1881, Athenaeum.

dési viszonyait. Érdemes megemlíteni Dobiecki Sándort, aki az 1890-es években sokat foglalkozott a magyarországi vicinálisok ügyével és több erdélyi helyi érdekű vasút engedélyezésénél, illetve ellenőrzésénél jelen volt.¹¹

Magyarország első közlekedéstörténeti szintézise Csikvári (Wühl) Jákó nevéhez fűződik, aki a meglévő vonalak építéstörténete mellett az európai vasútvonalakról is kitekintést adott.¹² A 20. század elején indult útjára a *Közlekedési Szakkönyvtár* című sorozat. 1908–1910 között 36 kötet jelent meg, a sorozat szerzői a vasút-technikai ismeretek átadása mellett figyelemmel követték a vonat hatását a kulturális, társadalmi és gazdasági életre. A sorozatot Képegy Árpád kereskedelemügyi miniszteri osztálytanácsos szerkesztette.¹³ Ujhelyi Géza 1910-ben kiadott munkája végig követi a magyar vasútépítés legjelentősebb szakaszait, illetve vázlatosan bemutatja a különböző európai országok vasúthálózatának kialakulását. A könyv függeléke a magyar vasútépítés történetének legfontosabb dokumentumait közli.¹⁴

A székelyföldi vasút történetével foglalkozó munkák közül érdemes megemlíteni Borszéký Soma írásait, aki a 20. század első évtizedében több alkalommal is felszólalt az összefüggő székely vasúthálózat megalósítása érdekében.¹⁵

A két világháború közti időszakban került kiadásra Miklós Imre *A magyar vasutasság oknyomozó történelme* című munkája, amely a kezdetektől 1936-ig követi figyelemmel a magyar vasutasság helyzetét.¹⁶ A könyv hasznosságát emeli, hogy a szerző közlésezi a magyar vasúttörténet meghatározó személyiségeinek rövid életrajzát, a vasúti üzletvezetőségek tisztviselőinek listáját, valamint a legfontosabb vasúti törvényeket és rendeleteket.

A 20. századi történetírás hosszú ideig nem tulajdonított nagyobb érdeklődést a közlekedéstörténetnek. A különböző infrastrukturális ágak történelmi múltjával leginkább az illető szakágazatban dolgozó értelmiségiek foglalkoztak, ezért főként technikatörténeti munkák íródtak. Ezekben a részletkérdések kerültek előtérbe, nem pedig az infrastrukturális beruházások gazdasági vagy társadalmi kihatásai. A történész-társadalom érdeklődését a közlekedés gazdasági hatásai keltették fel.

- 11 Dobiecki Sándor: *Helyiérdekű vasutak alapítása, építése és üzlete*. Budapest, 1893, Magyar Mérnök és Építész-Egylet Könyvkiadó. (továbbiakban: Dobiecki, 1893.)
- 12 Wühl Jákó: *A világforgalom eszközei a vasutak, posták és távírdák*. Budapest, 1877, Posner Nyomda. *Magyar Vasúti Lexikon, vasúti alkalmazottak, valamint a vasúti ügyek iránt érdeklődő művelt közönség számára*. (szerk. Wühl Jákó) Budapest, 1879, Kiadja Rautmann Frigyes. Csikvári Jákó: *A közlekedés története. A vasutak, posták, távírdák és a gőzhajózás története*. I–II. köt. Budapest, 1882–1883, Franklin-Társulat könyvnyomdája.
- 13 Képegy Árpád: *A magyar vasútiügy története*. Budapest, 1908, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 1.) (továbbiakban: Képegy, 1908.)
- 14 Ujhelyi Géza: *A vasútiügy története*. Budapest, 1910, Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. (továbbiakban: Ujhelyi, 1910.)
- 15 Borszéký Soma: *A székely vasutakról*. Sepsiszentgyörgy, 1905, Jókai Nyomda. (továbbiakban: Borszéký, 1905.) Borszéký Soma: *Székely vasutat a székelységnek*. Székelyudvarhely, 1905, Betegh Nyomda.
- 16 Miklós Imre: *A magyar vasutasság oknyomozó történelme*. Vác, 1937, Kapiszván Nyomda.

Ez esetben azonban magának az építésnek a történeti folyamata maradt ki a vizsgálatokból.

A múlt század 80-as éveitől azonban egyre több gazdaságtörténész mutatott rá a vasút vagy a közút fontosságára a 19. századi gazdasági folyamatokban. A magyar vasútépítés hőskoráról 1980-ban kiváló munka jelent meg a már az előszóban említett Pogány Mária tollából. A szerző igyekezett életközelpbe hozni a vasútépítés kulcsfiguráit, mindazon személyeket, akik valamilyen formában részt vettek a Tiszavidéki és a Magyar Keleti Vasút vonalainak kiépítésében és működtetésében. Írása egy társadalomrajz, gazdaságtörténeti és társadalomtörténeti láttelelet.¹⁷

Az utóbbi évtizedekben ismét előtérbe került a vasúttörténeti kutatómunka. Ezt példázza az 1984-ben kiadott *Vasúti Lexikon*, a *Vasúthistoriai Évkönyvek* megjelenése adatmegőrző tanulmányaival, a MÁV 125 éves jubileuma¹⁸ alkalmával kiadott kötet. A MÁV Rt. megbízásából készült el a *Magyar Vasúttörténet*, 1995–1999 között kiadott hétkötetes munka, amely részletesen bemutatja a magyar vasút fejlődését a kezdetektől 1972-ig. Sajnálatos módon a szerzők a technikai részletekre helyezték a hangsúlyt. A székelyföldi vonalak feldolgozásánál több hiányosság figyelhető meg és nem vonták be a gazdaságtörténeti szakma meghatározó képviselőit, akik munkáik által egy szakszerűbb korpusz létrejöttét tették volna lehetővé.

A közlekedéstörténet múltjának vizsgálata terén ki szeretném emelni Majdán János,¹⁹ Frisnyák Zsuzsa,²⁰ Pál Judit²¹ vagy Egyed Ákos²² munkásságát. Czére

17 Pogány, 1980.

18 *A 125 éves MÁV.* (szerk. Mezei István) h. n. é. n. MÁV Rt. Vezérigazgatósága.

19 Majdán János: *Helyi érdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon.* (Pécs), 1997, MÁV. Vezérigazgatósága. (továbbiakban Majdán, 1997.) Majdán János: A vasút polgárosító hatása. In: *Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában.* Veszprém, 2002, Ook Press. 303–324. (továbbiakban Majdán, 2002.) Majdán János: *Modernizáció-vasúttársadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században.* Baja, 2010, Eötvös József Főiskolai Kiadó. (továbbiakban Majdán, 2010.)

20 Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája 1700–2000.* Budapest, 2001, Kiadja Historia MTA Történelemtudományi Intézet. (továbbiakban: Frisnyák, 2001.) Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén. In: *A Közlekedési Múzeum Évkönyve. XIII. 2001–2002.* Budapest, 2003, Közlekedési Múzeum. 305–320. (továbbiakban: Frisnyák, 2003.)

21 Pál Judit: A székelyföldi vasutak kezdetei és jelentőségük. In: *Acta-1997.* (Acta Hargitensis IV, Aluta XXI) A Csiki Székely Nemzeti Múzeum és a Székely Nemzeti Múzeum Évkönyve. Sepsiszentgyörgy, 1998, T3 Kiadó. 273–278. Pál Judit: *Városfejlődés a Székelyföldön.* Csíkszereda, 2003, Pro-Print Könyvkiadó. (továbbiakban Pál, 2003.)

22 Egyed Ákos: *Falu, város, civilizáció. Tanulmányok a jobbágyfelszabadítás és a kapitalizmus történetéből Erdélyben 1848–1914.* Bukarest, 1981, Kriterion Könyvkiadó. (továbbiakban: Egyed, 1981.) Egyed Ákos: *A korszerűsödő és hagyományörző Erdély.* I–II. köt. Csíkszereda, 1997, Pallas-Akadémia Könyvkiadó. (továbbiakban: Egyed, 1997.) Egyed Ákos: *Régiók versengése a vasúttért Erdélyben a 19. század közepén (1848–1873).* In: Erdélyi Múzeum, 62. kötet, 2000. 1–2. füzet. 46–58. (továbbiakban: Egyed, 2000.)

Béla tollából összefoglaló közlekedéstörténeti munka jelent meg.²³ Erdősi Ferenc földrajzoscént a közlekedés fejlődését vizsgálta és annak kihatásait a településekre, a földrajzi környezetre.²⁴ Kövér György²⁵ és Katus László²⁶ több munkája is reflektál a vasútnak a gazdasági és társadalmi folyamatokban játszott szerepére.

Az összefoglaló monográfiákban, vagy egy-egy témát körüljáró akár gazdaság-, társadalom-, várostörténeti munkákban a történészek mindig hangsúlyozzák a vasút fontosságát, de részletesebb, mélyebb kutatásokra már ritkábban került sor. A magyar történészek közül Majdán János az egyedüli, aki a vasúttörténettől el nem szakadva erre a témára összpontosít. Az elmúlt években több könyvében és tanulmányában elemezte a vasút gazdasági, társadalmi és civilizációs szerepét. Az ő érdeme, hogy tanulmányaiban a vasutat behelyezte az őt körülölelő tájba és rámutatott a vasút civilizációs szerepére is. Majdán János illetve Frisnyák Zsuzsa mutatnak rá Edvi Illés Sándornak 1896-ban kiadott munkájának jelentőségére.²⁷ Az Edvi-féle áruforgalmi kimutatások által mindkét szerző megvizsgálta, majd elemezte a vasút áruforgalmi körzeteinek kialakulását és fejlődését.

A román történetírás az elmúlt évtizedekben csak érintőlegesen foglalkozott az erdélyi vasút történeti múltjával, gazdasági és társadalomformáló szerepével. Legtöbb esetben csak rövid összefoglalók olvashatóak a vasútvonalakról. Az erdélyi vasútépítés korai szakaszára vonatkozó munkák közül érdemes megemlíteni, Olimpiu Boitoș,²⁸ illetve H. Mureșanu²⁹ tanulmányait, Radu Bellu³⁰ brassói mérnök által több kötetben közreadott vasúttörténeti kronológiát. Michel Tănase városrör-

-
- 23 Czére Béla: *Magyarország közlekedése a 19. században (1780–1914)* h. n. é.n. Kiadja a MÁV Rt. Vezérigazgatósága. (továbbiakban: Czére, é.n.)
- 24 Erdősi Ferenc: *A közlekedés fejlődésének területpolitikai vonatkozásai és hatása a területekre és településekre Magyarországon 1944-ig*. Pécs, 2000, MTA Regionális Kutatások Központja. (továbbiakban: Erdősi, 2000.)
- 25 Kövér György: *Iparosodás agrárországban*. Budapest, 1982, Gondolat. Kövér György: *A felhalmozás íve. Társadalom és gazdaságtörténeti tanulmányok*. Budapest, 2002. Új Mandátum Könyvkiadó. (továbbiakban, Kövér, 2002.)
- 26 Katus László: Transport revolution and economic growth in Hungary. In: *Economic development in the Habsburg Monarchy in the nineteenth century*. (szerk. Komlos, John) New York, 1983, Columbia University Press. 183–204. (továbbiakban: Katus, 1983.) Katus László: Szállítási forradalom Magyarországon a 19. században. In: *In memoriam Barta Gábor. Tanulmányok Barta Gábor emlékére*. (szerk. Lengvári István) Pécs, 1996, JPTE TK Kiadó Iroda. 385–393. (továbbiakban: Katus, 1996.)
- 27 Edvi Illés Sándor: *A Magyar Királyi Államvasutak és az üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. (Kereskedelmi monográfia)* I–II. köt. Budapest, 1896, Magyar Kir. Államvasutak. (továbbiakban, Edvi II. 1896.)
- 28 Boitoș, Olimpiu: *Lupta lui G. Barițiu, în 1847, pentru introducerea căilor ferate în Transilvania*. Brașov, 1945, k.n. (továbbiakban: Boitoș, 1945.)
- 29 Mureșanu, H.: Proiecte privind construirea primelor cai ferate în Transilvania. In: *Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie Cluj-Napoca*. XVII. 1974, Editura Academiei Republicii Socialiste Române. 269–279. (továbbiakban: Mureșanu, 1974.)
- 30 Bellu, Radu: *Mica monografie a căilor ferate din România*. I-VI. 1995–2000, Editura Feroviară.

ténész,³¹ a Medgyes–Segesvár és a Nagyszeben–Brassó közti vasútvonalak morfológiai hatását vizsgálta meg. Mint technikatörténeti írásokat lehet megemlíteni Șerban Lăcriteanu és Ilie Popescu munkáit, ők főként a romániai mozdonypark történeti fejlődését dolgozták fel és ennek keretében külön fejezetben vizsgálták az erdélyi vonalakon szolgálatot teljesítő mozdonyokat.³² A romániai közlekedés történetét vizsgálja Alexandru Cebuc és C. Mocanu munkája, kitérve az erdélyi infrastruktúra fejlődésére is.³³ A mai Románia területén kiépült vasútvonalak átfogó történetét adják közre, a kezdetektől egészen 1959-ig, Constantin Botez, Demetru Urmă és Ioan Saizu vasúttörténészek közös munkájukban.³⁴

A nemzetközi szakirodalom terén érdemes kiemelni a Ralf Roth és Marie-Noëlle Polino által szerkesztett *The city and the railway in Europe* című tanulmánykötetet, amelyben a szerzők országonként mutatják be a vasút társadalmi, gazdasági vagy morfológiai hatását. Rosegger Gerhard és Jensen H. John az erdélyi vasutak szerepét vizsgálják az Osztrák Birodalom és a Duna alsó folyása, valamint a Fekete-tenger közti kereskedelmi kapcsolatokban.³⁵

A székelyföldi vasúttörténet forrásadottságai behatároltak, a rendelkezésre álló források feldolgozottsága pedig alig történt meg. Nem került sor a székely vasútvonalak történeti múltjának megírására.³⁶ Újszerű megközelítésre vállalkozik Papucs András, aki korabeli térképek segítségével próbálja bemutatni a három-

-
- 31 Tănase, Michel: Railways, towns and villages in Transylvania (Romania): Impact of the railways on urban and rural morphology. In: *The city and the railway in Europe*. (szerk: Ralf Roth–Marie-Noëlle Polino) Aldershot, 2003. Ashgate. 45–59. (továbbiakban: Tănase, 2003.)
- 32 Lăcriteanu, Șerban–Popescu, Ilie: *Istoricul tracțiunii feroviare din România. I. 1854–1918*. București, 2003, Editura ASAB. (továbbiakban: Lăcriteanu–Popescu, 2003.) Popescu, Ilie: *Căi ferate: transporturi clasice și moderne*. București, 1987, Editura Științifică și Enciclopedică. Popescu, Ilie: *Căi ferate române: o istorie în date și imagini: aniversări feroviare-2001*. București, 2001, Editura ASAB.
- 33 Cebuc, Alexandru–Mocanu, C.: *Din istoria transporturilor de călători în România*. București, 1967, Editura Științifică. (továbbiakban: Cebuc–Mocanu, 1967.)
- 34 Botez, Constantin–Urmă, Demetru–Saizu, Ioan: *Epopeea feroviară românească*. București, 1977, Editura Sport-Turism. (továbbiakban: Botez–Urmă–Saizu, 1977.)
- 35 Rosegger, Gerhard–Jensen, H. John: Transylvanian railways and access to the lower Danube, 1856–1914. In: *East European Quarterly*, XXIX, no. 4. January, 1996. (továbbiakban: Rosegger–Jensen, 1996.)
- 36 Az elmúlt évtizedekben megjelent egy-két vasútvonalról tanulmány, de a szerzők nem használtak levéltári forrásokat, így legtöbb esetben a már ismert adatokat ismételték meg, kiegészítve a helyi sajtóban talált információkkal. József Álmos: Háromszéki vasútervek és a Brassó–Háromszéki helyi érdekű vonal megépítése. In: *Acta-1997*. (Acta Hargitensia IV, Aluta XXI) A Csíki Székely Nemzeti Múzeum és a Székely Nemzeti Múzeum Évkönyve, Sepsiszentgyörgy, 1998, T3 Kiadó. 279–288. Cserey Zoltán: Vasútépítési törekvések a Székelyföldön a 19. század utolsó felében, különös tekintettel a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vonalrész kiépítésére. In: *Acta-1997*. (Acta Hargitensia IV, Aluta XXI) A Csíki Székely Nemzeti Múzeum és a Székely Nemzeti Múzeum Évkönyve, Sepsiszentgyörgy, 1998, T3 Kiadó. 289–298.

széki iparvasutakat.³⁷ Kánya József a székely körvasút vizsgálatánál a vasút civilizációs szerepét domborítja ki.³⁸ Az elmúlt években az erdélyi nosztalgia-vasúti utazásoknak és a gyimesi legkeletibb magyar vasúti őrház (30-as) megmentési akciójának köszönhetően a székelyföldi térséget és vasútvonalakat bemutató, népszerűsítő kiadványok jelentek meg, amelyeknek köszönhetően a székely körvasút fogalma egyre szélesebb közönség előtt válik ismertté.³⁹

A székelyföldi vasúttörténet megírásához alap kutatásokra volt szükség. A kutatást nehezíti, hogy a két világháború, illetve az 1956-os forradalom idején jelentős károk érték a Kereskedelmi Minisztérium Magyar Országos Levéltárban található 1899 utáni anyagát. Másrészt, a romániai levéltárakban számos irategység rendezés hiányában nem kutatható. A Csík és Udvarhely vármegyék alispáni, valamint Csíkszereda és Székelyudvarhely városok ügyiratainak jelentős része elpusztult vagy a kutató számára ismeretlen helyen található.

A levéltári források közül ki kell emelni a Magyar Országos Levéltárban található Közmunka és Közlekedési Minisztérium, illetve a Kereskedelmi Minisztérium 1867–1899 közti anyagát és a MÁV Igazgatóságának iratait. A kutató számára gazdag forrásanyag áll rendelkezésre a MÁV Központi Irattárban, a Közlekedési Múzeum Adattárában és Archivumában. A székelyföldi vállalkozókra, mérnökök személyére fontos információkat kaphatunk a Budapest Főváros Levéltár peres iratai között. A romániai levéltárak közül a marosvásárhelyi, csíkszeredai és sepsiszentgyörgyi állami levéltárakban sikerült vasutakra vonatkozó forrásokat találni, leginkább az alispáni- és a városok iratai között.

A levéltári forrásokat a memoár-irodalom, illetve a helyi sajtó segítségével lehetett kiegészíteni. Itt külön ki kell emelni id. Daniel Gábor, volt Udvarhely vármegye főispánjának visszaemlékezését.⁴⁰ A korabeli helyi sajtó minden város, település esetében értékes adatokat közölt a vasútépítés, majd később a vasúti forgalom mindennapjairól, a vasút társadalmi kihatásairól. Gazdaságtörténeti és vasútforgalmi szempontból kiváló forrást jelentett a már korábban említett Edvi Illés Sándornak 1896-ban készített felmérése a magyarországi vasútvonalokról és azok üzemforgalmáról. A MÁV által évente készített üzemforgalmi jelentések szintén segítettek abban, hogy nyomon követhessük a székelyföldi állomások

37 Papucs András: Erdőkitermelő iparvasutak a Háromszéket ábrázoló térképeken. In: *Acta-2001.* (Acta Hargitensia VIII) A Csíki Székely Nemzeti Múzeum Évkönyve, Sepsiszentgyörgy, 2002, T3 Kiadó. 257–285. Papucs András: Háromszéki iparvasutak térképeken különös tekintettel a komandói erdei vasútra. In: *Acta-2006.* (Acta Siculica) A Székely Nemzeti Múzeum és a Délkelet Intézet Évkönyve, Sepsiszentgyörgy, 2006, T3 Kiadó. 147–162.

38 Kánya József: A székely vasút Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Madéfalva–Csikgyimes országhatár vonalának építése és a társadalomra gyakorolt modernizációs hatása. In: *Erdély természeti és történeti földrajza.* (szerk. Boros László) Nyíregyháza, 2000, Észak- és Kelet-Magyarországi Földrajzi Évkönyv 8. Bessenyei Könyvkiadó. 316–322.

39 *Erdélyi vasút. Székely gyors.* (főszerk. T. Hámosi Ferenc) h. n. é. n. Indóház Kiadó.

40 Daniel Gábor: *Udvarhelyszéki változások 1861–1898. I. kötet. Udvarhelyszéki események. 1861–1874. II. kötet. Udvarhely megyei események. 1875–1898.* Kézirat. A székelyudvarhelyi Haáz Rezső Múzeum tulajdonában. (továbbiakban: Daniel kézirat.)

személy-, illetve teherforgalmát. A székelyföldi gazdaság helyzetéről képet kapunk a brassói és kolozsvári, majd 1890-től a Marosvásárhelyi Kereskedelmi- és Iparkamara által kiadott jelentésekből. Az iparkamarák összefoglalóikban a gazdasági helyzetképek rögzítése mellett a társadalmi változásokra, Székelyföld infrastrukturális helyzetére is rávilágítanak. A téma feldolgozása szempontjából fontosak az egykori térképek, tervrajzok, fotók, képeslapok és aprónyomatványok is.

II. Az erdélyi vasútépítés hőskora

1. A gőzmozdony diadala a Kárpát-medencében

Ha a vasútra gondolunk, akkor pőfékelő gőzmozdonyok, dízel, illetve villamos mozdonyok, a több száz kilométeres óránkénti sebességgel száguldó TGV vonatok jutnak eszünkbe. Az emberiség a történelem folyamán mindig a helyváltoztatás, az áruszállítás megkönnyítésére törekedett. A gőzmozdony megjelenése egy határkő, az emberiség történetében először vált lehetővé, hogy az ember ne gyalogosan közlekedjen és ne az állat teherbírásától függjön.

A 18–19. század fordulóján kibontakozó ipari forradalom megteremtette a feltételeket a vassíneken futó gőzmozdony megjelenéséhez. James Watt gőzgépe, a francia Nicolas-Joseph Cugnot gőzkocsija, majd Richard Trevithick lassan pőfőgő mozdonya a vasúttörténet első kiemelkedő megvalósításai voltak. A vasút, a gőzmozdony ötlete kezdetben számos ellenzőre is talált. Jól példázza, hogy 1819-ben a *Quarterly Review* a következőket írta a vasútról: „*A fantasztikus új találmányok terveinek nem lévén barátai, csak nevetnünk lehet azon hasznavehetlen eszme fölött, hogy oly vasút építhetessék, melyen gőzerővel utazhatnánk. Képzeltető-esztelenebb és nevelésesebb valami, mint, hogy egy jármű gőz által vontathassék s e mellett diligence-unknál¹ gyorsabban haladjon.*”²

A kétkedőkre azonban rácsáfolt George Stephenson angol mérnök, akit a szakirodalom a „*lokomotív atyjának*” nevez. A Stephenson által készített *Locomotion* gőzmozdony az 1825. szeptember 27-én megnyitott Stockton–Darlington pályán a 15 kilométeres utat 65 perc alatt teljesítette.³ Stephenson által megépített vasúti pályának más szempontból is korszakalkotó szerepe volt, hiszen az itt alkalmazott 1,435 méteres nyomtáv terjedt el a későbbiekben. Ez a vasút ekkor még nem gőzüzemre, hanem lóvontatásra volt berendezve. A vonalat működtető vasúttársaság részére Stephenson három mozdonyt készített, ezek azonban a forgalomnak csak egy kis részét bonyolították le.⁴ Stephenson 1826-ban elnyerte a Liverpool–Manchester vonal építésének kivitelezését. A vasútvonalat építő társaság pályadíjat tűzött ki a legjobb és leggyorsabb mozdony megépítésére. A pályadíjat az 1829. október 6-án, Liverpool mellett megrendezett első lokomotív versenyen Stephenson „*Rocket*” mozdonya nyerte el.⁵

1 *Diligence*, a magyar megfelelője delizánsz, lófogató személyszállító postakocsi.

2 Vélemény a gőzmozdonyú vasutakról 1819-ből. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1875. 9 évf. 1. füzet. 46.

3 Kaposi Zoltán: Az angliai közlekedési rendszer átalakulása (1750–1850) In: *Híd a századok felett. Tanulmányok Katus László 70. születésnapjára*. (szerk. Nagy Mariann) Pécs, 1997, University Press Pécs. 215.

4 Képesy, 1908. 20.

5 Ujhelyi, 1910. 15.

Az első olyan vonal, ahol már a kezdetektől fogva gőzerőt alkalmaztak a vasúti kocsik vontatására, az 1830-ban megnyitott Liverpool–Manchester vasút volt. Az új technikai találmány révén az ember függetlenítette magát a tértől és távolságtól. Lehetővé vált nagy tömegek gyors, olcsó, biztonságos és pontos szállítása. A vasúti közlekedés nem elhanyagolható előnyének számított, hogy az időjárástól függetlenül biztosította a személy- és teherszállítás gördülékeny lebonyolítását. Megtörtént a tér és az idő legyőzése, a vasútra úgy tekintettek, mint egy erőre, amely betört az eddig korlátlanul uralkodó természetbe. Hogy van-e mozgás és az milyen, az ettől kezdve a mechanikus erőtől függött, amely megteremtette saját új térbeliségét.⁶

Az európai kormányok egymás után karolták fel a vasút ügyét. A gőzmozdony angliai diadala után az első vasútvonal az Amerikai Egyesült Államokban épült. Az európai szárazföldi kontinensen Belgiumban épültek legkorábban vasútvonalak, amelynek háttérében gazdasági okok álltak. Belgium 1830-ban nyerte el függetlenségét, ezzel azonban elszakadt a németalföldi víziutak és kikötők nagy részétől, így az új közlekedési eszközt vették igénybe. Európa első állami vasútvonalát Bruxelles–Mechelen közt 1835. május 5-én adták át a forgalomnak.⁷ Az első német gőzmozdonyal üzemeltetett vasútvonal Bajorországban nyílt meg, 1835. december 7-én, Nürnberg–Fürth között.⁸ Johannes Scharrer, az első német vasútvonal kezdeményezője 1836-ban felvázolta egy transzkontinentális vasút tervét, amely összekötötte volna Európa nagyvárosait az Atlanti-óceántól a Fekete-tengerig.⁹ Franciaországban már 1828-ban megépült az első magánhasználatra, lóerőre berendezett vasút. Az első gőzmozdonyú vasút, Párizstól Saint Germainig, 1837-ben nyílt meg.¹⁰ Ausztriában kezdetben lóvontatású vasútvonalak épültek. A legrégebbi az 1825–1832 között épült Linz–Budweis vonal. Az 1836-os év végére Ausztriában 255 km lófogató vasútvonal állott forgalomban.¹¹

*

Először a magyar reformnemzedék külföldön tartózkodó tagjai ismerkedtek meg a gőzmozdonyal és hamar felismerték a vasút fontosságát. Ezek közé tartozott a nagy erdélyi utazó, Bölöni Farkas Sándor, aki 1831-ben járt Angliában. Így írt a vasúthoz fűződő élményeiről: „Liverpoolból Manchesterig, a gőzszekérrel jöttünk. Az emberi elmének egyik legnagyobb diadalma a Gőzszekér. A város végén

6 Schivelbusch, Wolfgang: *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században.* Budapest, 2008, Napvilág Kiadó. 18. (továbbiakban: Schivelbusch, 2008.)

7 Ujhelyi, 1910. 268.

8 Uo. 273.

9 Roth, Ralf: Interactions between railway and cities in nineteenth-century Germany: some case studies. In: *The city and the railway in Europe.* (szerk: Ralf Roth–Marie-Noëlle Polino) Aldershot, 2003. Ashgate. 4.

10 Ujhelyi, 1910. 281.

11 Uo. 287.

*felültünk a szekérre mintegy 130-an, s ezen utat Manchesterig egy óra és fél minuta alatt tettük meg. De néha 58 s még 57 minuta alatt is megfutja ezen utat a Gőzszekér. Sem madár, sem a legsebesebb vágató ló, ily gyorsasággal nem haladhat. Különösen gyönyör nemét érzi az ember, midőn egyik városból, csak nem egyszerre a más messze városban teremhet. Manchesterből, annyi ágazatokra van megindítva a Gőzszekér útja, hogy a felszámolás szerint, tíz esztendő múlva, tizenöt óra alatt, egész Angliát hosszába és végig futhatja az utazó.*¹²

Bölöni Farkas Sándor megtapasztalhatta a vaspálya gazdasági és társadalmi hasznosságát az amerikai utazásai során is. Ennek nyomán írta: *„Az amerikai vasutaknak nagy részén, nem gőz által fut a szekér, mint Manchesterben, hanem csak lóval. Mindenik szekér 25–30 ülésre készítve s azt egy ló a legsebesebb üggetéssel igen könnyen viszi. Ha minden esztendőn oly nagy számmal s oly sebességgel készülnek a vasutak és csatornák, mint most, úgy ötven esztendő múlva, ritka helyt leszen közönséges szekérre szükség.*”¹³

Széchenyi István 1832-ben tett angliai látogatásán ismerkedett meg a vasúttal. Széchenyinek 1832. október 24-én adódott alkalmja megnézni először gőzmozdonyt, majd a következő nap október 25-én felült a Comet nevű mozdonyra.¹⁴ Széchenyi, hazatérve, a magyar vasútépítés élharcosa lett.

A 19. század elején a magyar ipari és mezőgazdasági termelés elmaradottsága, az infrastruktúra, a belső piac és tőke fejletlensége miatt a gazdasági növekedést megindító ösztönzés kívülről, a nemzetközi gazdaságból érkezett. A 19. század elején kibontakozó európai mezőgazdasági konjunktúra szükségessé tette az elmaradott magyar infrastruktúra fejlesztését. A mezőgazdasági termékek minél olcsóbb szállítása a közlekedési ágazatok modernizálásától függött. Az iparosodó Európa beruházásaival, vállalkozók, műszaki szakemberek és szakmunkások exportjával egyre nagyobb mértékben járult hozzá az elmaradott területek infrastruktúrájának fejlesztéséhez.¹⁵ A magyar elit is felismerte a közlekedési ágazatok modernizálásának szükségességét. Az 1825–1827-es pozsonyi országgyűlés foglalkozott az ország ügyeivel és egy bizottságot állított fel, amely tizenkét útvonal kiépítését javasolta államköltségen.¹⁶

Európa-szerte nagy érdeklődéssel figyelték a vasút angliai sikereit, de ugyanakkor bizonyos tartózkodás is észlelhető. Első lépésben szinte minden államban lóerőre épített vasútvonalak jelentek meg. Magyarországon is az első vasútépítési engedélykérések lóerőre szóltak. Az első magyar kísérlet az ún. *„pest–kőbányai lebegő vasút”*, amely Pest és Kőbánya között nyílt meg 1827-ben.¹⁷ A vonal építőanyag szállítására volt tervezve, a sorozatos javítási költségek miatt azonban

12 Bölöni, 1834. 9.

13 Uo. 263.

14 Zelovich Kornél: *Széchenyi és a magyar közlekedésügy*. Budapest, 1925, Magyar Tudományos Akadémia. 37–38. (továbbiakban: Zelovich, 1925.)

15 Katus, 1996. 385.

16 Képešy, 1908. 11.

17 Uo. 26.

nem volt jövedelmező és 1828 márciusában a vasutat működtető társaság feloszlásával a vonal megszűnt.¹⁸ A legelső, ténylegesen működőképes, lóvontatású közforgalmú vasút Magyarországon az 1840–1846 között több szakaszban átadott Pozsony–Nagyszombat vonal.¹⁹ Ezt a vasútvonalat 1875-ben alakították át gőzüzeműre.²⁰

A magyar vasúttörténet meghatározó pillanata az 1836:XXV. törvény elfogadása, amely „Az ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról” címet kapta. A korábbi 1790–1791-es és az 1825–1827-es országgyűlések alkalmával közútként 12 vonalirány lett meghatározva. Az 1836-os törvény, figyelembe véve a korábbi országgyűlések tervezeteit, 13 vasútvonal kezdő- és végpontját határozta meg.²¹ A törvény által szabályozták a vasútépítések finanszírozásának, engedélyezésének módját. A vasútépítés engedélyezése az uralkodó jogköre volt, és azt a birodalmi kormányon keresztül gyakorolta.²²

A reformkori magyar elit tagjai, Kossuth Lajos, Trefort Ágoston vagy Széchenyi István az államvasúti rendszer hívei voltak. Az uralkodó azonban nem támogatta a nagy költségeket igénylő államvasúti rendszer bevezetését, tekintettel az ország fejletlen pénzügyi helyzetére. Így az első magyarországi vonalak a magántőke által valósultak meg.

Az elfogadott vasúti törvények és rendeletek alapján a kor legnagyobb osztrák és magyar bankházaiból alakult pénzügyi csoportok egymással versengve kérték a vasútépítési engedélyeket. A legnagyobb versengés és vita a Bécs és Budapest közti vonal megépítését kísérte.²³ A magyar közlekedésügyről véleményt nyilvánított a német Friedrich List közgazdász is, aki 1845-ben emlékiratban fejtette ki

18 1827. június 10-én átadott vasútvonal gerendákra épült. Ujhelyi, 1910. 30.

19 Képeessy, 1908. 28.

20 Uo. 29.

21 „A legközelebbi Ország-Gyűlésig mellyen a haza köz-javát előmozdító magányos vállalatok iránt a Törvényhozás kimerítőleg okvetlenül fog rendelkezni, ideigleni határozat gyanánt rendeltetik: hogy minden olly magányos személyek vagy társasági egyesületek, mellyek 1-ször Pestről Bécs felé Ausztria határszélég. 2-szor Pestről a magyar tengeri rév partokig. 3-szor Pestről Zimonyig. 4-szer Pestről Morva és Szilézia szélég. 5-ször Pestről Galiczia határszélég. 6-szor Pestről Erdélyig, Kolozsvár felé. 7-szer Pestről Erdélyig, Nagy-Szeben felé. 8-szor Bécstől s illetőleg Ausztria határszéleitől egy részről a magyar tengeri révpartig, más részről Eszékig, s így tovább Török Országig. 9-szer Bécstől, s illetőleg Ausztria határszéleitől Magyar Országban keresztül Krakkóig. 10-szer Nagy-Szombattól Kassáig. 11-szer Kassától Krakkóig. 12-szer Miskolcztól Galiczia s Orosz Ország felé. 13-szor Sziszehtől a magyar tengeri révpartokig, az Ország kereskedésének előmenetelét eszközlő vízi-csatornák, vas-utak és ezekhez szükséges hídaknak, még pedig akár a feljebb hijelet két végpontok közötti vonalnak egész kiterjedésében általánosan, akár pedig csak bizonyos részben, saját költségeiken leendő megkésztését vállalják magokra, a jelen törvény által engedett kedvezéseket használhatják és ennek oltalma alatt egyedül ezek állandanak.” <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5170> (letöltve: 2010.02.08.)

22 Képeessy, 1908. 23

23 Lásd bővebben: Fenyvessy Adolf: Az első magyar vasút története. In: *Értekezések a nemzetgazdaságtan és statisztika köréből.* (szerk: Földes Béla) I. köt. 1883, 9. sz. Magyar Tudományos Akadémia Könyvkiadó Hivatala.

véleményét Metternich osztrák kancellárnak. List a lóvontatású vasutak kiépítését szorgalmazta, tekintettel a magyar gazdaság fejlettségének színvonalára. A sok vitát kavará, Duna bal vagy jobb partján húzódó Bécs–Pest vonal kérdésében List köztes megoldást ajánlott a Bécs–Győr–Komárom–Vác–Pest vonal tervezetével.²⁴ Hosszas vita és huzavona után azonban végül a bal parti vasút ügye nyert elsőbbséget, miután a király 1844. március 4-én jóváhagyta a „*Magyar Középponti Vasúttársaság*” alapszabályzat tervezetét. A társaság engedélyt kapott a Pest–Bécs és a Pest–Debrecen fővonalak, valamint az ezekből Komáromig, Aradig, Nagyváradig, Rakamazig kiágazó mellékvonalak kiépítésére.²⁵

A munkálatok 1844. október 4-én kezdődtek meg és két év alatt megépült az első gőzmozdonyra berendezett magyar vasútvonal.²⁶ A Pest–Bécs közötti vonal első szakaszaként 1846. július 5-én megnyílt a Pest és Vác közti vonal. Az ünnepi szerelvényt, amely hét vagonból állt, a „*Pest*” és „*Buda*” nevű mozdonyok vontatták. Az utazó közönség, mintegy 350 személy, 59 perc alatt tette meg az utat Vácig.²⁷ A gőzmozdony nagy érdeklődésnek örvendett, maga Petőfi Sándor is kipróbálta és azt követően írta *Vasúton* című versét. Az első vasútvonal megnyitását hamarosan újabbak követték: 1847. augusztus 20-án Sopron–Katzeldorfs, 1847. szeptember 1-jén Pest–Szolnok, majd 1848. augusztus 20-án a Marchegg–Pozsony vonalrészek kerültek átadásra.

Az 1848–1849-es szabadságharcot megelőzően a magyar vasúthálózat kisebb vonalrészekből állt. Széchenyi István, mint a magyarországi helytartótanács keretén belül működő közlekedési osztály vezetője, munkatársaival kidolgozta az egész Kárpát-medencére kiterjedő vasúthálózat tervezetét. Tervjavaslata 1848. január 25-én került a törvényhozás elé *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* címmel.²⁸ A fent említett művében Széchenyi egy Budapest központú magyar vasúthálózat tervét vázolta fel. „*A magyar kereskedelem s iparfejlődés gyűlpontja Budapest, ez az ország szíve, melynek irányában úgy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalokat, mint megannyi főeret, mely a szívből a vérforgást az ország véghatáráig eszközöli.*”²⁹

Széchenyi javasolta az Arad–Gyulafehérvár–Tövis–Székelyudvarhely–Ojtozi szoros fővasútvonal kiépítését, mint ahogy az alábbi térképen is látható.

24 List Frigyes: *Emlékirat a magyar közlekedésügy reformjáról*. (Közli Földes Béla) Budapest, 1916, Magyar Tudományos Akadémia Kiadása. 46.

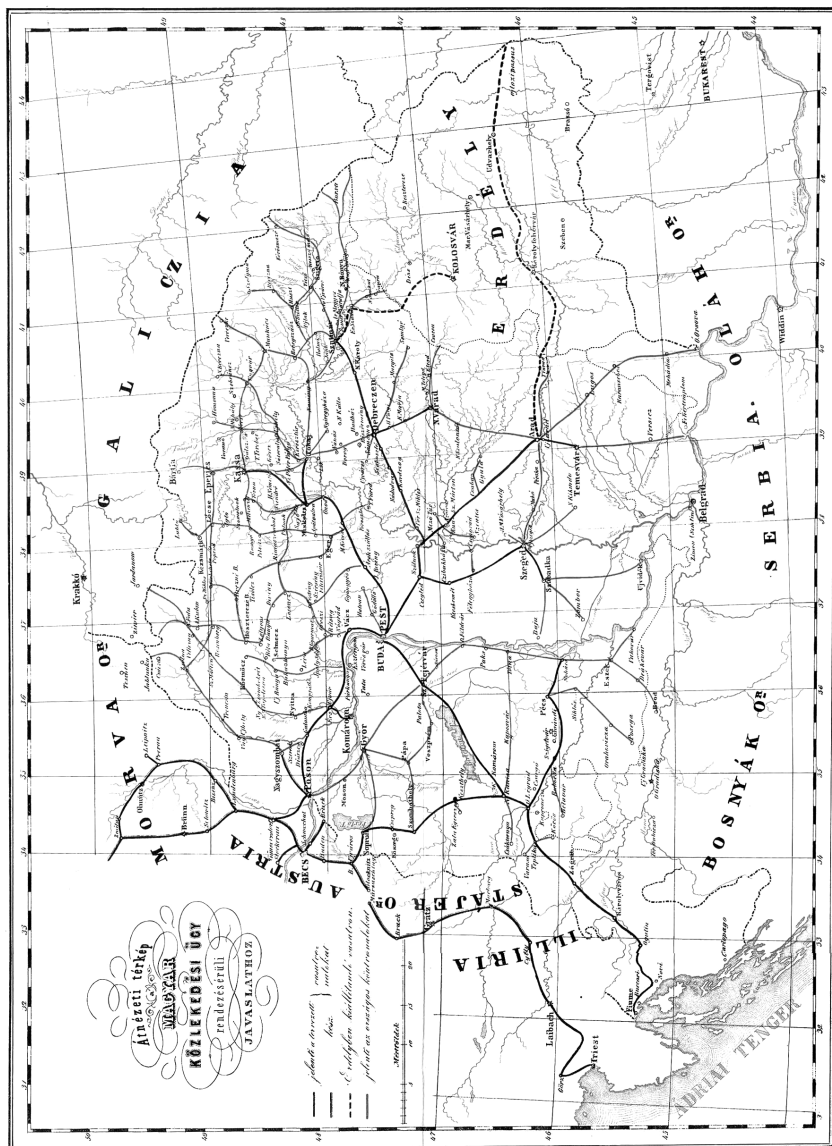
25 Ujhelyi, 1910. 59.

26 Miklós Imre: *A magyar vasutasság oknyomozó történelme*. Vác, 1937, Kapisztán Nyomda. 81.

27 Ujhelyi, 1910. 65.

28 Széchenyi István: *Magyar közlekedési ügyről*. Budapest, 1987, Könyvértékesítő Vállalat. (Tudománytár füzetek)

29 Uo. 54.



1. ábra. Széchenyi István magyarországi vasúthálózat-tervezete 1848-ból.³⁰

30 Uo. térképmelléklet.

A későbbiek folyamán pedig ebből a fővonalból ágaztak volna ki az erdélyi mellékvonalak. Tervezetében szerepelt egy szamosvölgyi vonal, amely Debrecenből indult és Szatmárnémetit, Kolozsvárt, illetve a Szilágyságot kapcsolta volna be a vasúti forgalomba. Az ő javaslata alapján jött létre az 1848-as XXX. törvénycikk, amely lehetővé tette, hogy Budapestről a határszélek irányába 6 új vasútvonalat tervezzen. E célra 8 millió forintot kapott.³¹

Széchenyi István, mint az első felelős magyar kormány közlekedési minisztere, 1848 májusában elrendelte a Fiume, illetve a Szatmár és Arad irányába épülő vaspályák, majd az Arad–Gyulafehérvár, illetve a Szatmár–Dés–Kolozsvár vasútvonalak felmérését.³² A tervek ismertté válása után, Nagyvárad, Váradolaszi és Kolozsvár városok küldöttsége 1848. július 18-án találkozott Pesten az *Arany Sas* vendéglőben és elhatározták egy közös bizottság megszervezését, amely érdekeiket képviseli a kormánynál a Nagyvárad–Kolozsvár vasútvonal ügyében.³³ A bizottság elkészítette az „*Elsődleges terv-javaslat*”-ot, amelyet a „*Szolnokon, Nagyváradon, Kolozsváron keresztül vezetendő országos keleti fővasút*” címmel elküldtek Széchenyinek.³⁴ A tervezetben a Nagyvárad–Kolozsvár vonal előnyeit taglalták és a további vonalvezetésre a Maros, majd a Küküllők völgyét ajánlották. A vasút érintette volna a legjelentősebb erdélyi városokat, ásványkincs-lelőhelyeket.³⁵ Széchenyi, aki korábban attól félt, hogy a Királyhágón keresztül nem lehet átvinni a vasútvonalat, ez alkalommal ígéretet tett arra, hogy mihelyt lehetőség nyílik rá, Kolozsvárt a legrövidebb úton kötik össze Pesttel.³⁶ Az erdélyi vasútvonal kiépítését Széchenyi mellett Kossuth Lajos pénzügyminiszter is támogatta, ennek köszönhetően született meg „*A Kolozsváron keresztül keletnek vezetendő vaspálya iránt*” című törvényjavaslat.³⁷ A törvényjavaslatot 1848. szeptember 25-én szavazta meg a felsőház és az XLII. törvénycikként fogadták el.³⁸ A magyar politikai elit infrastrukturális elképzeléseinek, illetve az 1848-as vasúti törvénynek a gyakorlati megvalósítására azonban a magyar szabadságharc bukása miatt nem kerülhetett sor. A Széchenyi-féle közlekedéspolitika ideiglenesen háttérbe szorult, de lerakta a magyar vasúttervezés és -építés alapjait, amelynek célja, hogy az ország fővárosát sugaras irányú vonalak kössék össze a különböző regionális központokkal, mint Kassa, Pozsony, Kolozsvár, Arad, Fiume.

31 www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5298. (letöltve: 2011.03.05.)

32 Egyed, I/1997. 130–131.

33 Arhivele Naționale Direcția Județeană Cluj, (a továbbiakban: ANDJC) (Román Országos Levéltár Kolozs Megyei Kirendeltsége) Construirea căii ferate Oradea–Cluj–Brasov. (Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vasútvonal építése) 1848–1869. I/3.

34 Egyed Ákos: Széchenyi István hatása Erdélyben. In: *Széchenyi és Erdély*. (szerk. Somai József) Kolozsvár, 2002, Romániai Magyar Közgazdász Társaság. 44.

35 Mureșanu, 1974. 270.

36 Egyed, I/1997. 131.

37 Egyed, 2000. 49.

38 Uo. 50.

2. Erdélyi vasútvonal-tervek az osztrák abszolútizmus idején

A 19. században Erdély a Habsburg Birodalom perifériáján helyezkedett el. A tartomány elmaradottságának hátterében a belső piac korlátozottsága, a hitelintézmények, gyáripár és a közlekedési viszonyok kezdetlegessége állt. A magyarországi vasúti törvények elfogadását követően több olyan vasúthálózat-terv jelent meg már a reformkorban, amely kiterjedt Erdély területére is. Széchenyi István mellett érdemes megemlíteni Bognár József közgazdász 1838-ban kidolgozott vasúttervezetét, amely kilátásba helyezte egy Pest–Szolnok–Kolozsvár, illetve egy Pest–Debrecen–Rakamaz–Szatmárnémeti–Máramarosziget vonal kiépítését.³⁹ Friedrich List német közgazdász 1845-ben kidolgozott magyarországi vasúthálózat-tervében javasolta egy Pest–Kecskemét–Arad–Temesvár, valamint egy Szolnok–Debrecen–Kolozsvár–Gyulafehérvár vasút építését.⁴⁰ Az erdélyi városok polgársága, amely leginkább érdekelt volt az infrastruktúra fejlesztésében a reformkorban, többször felszólalt az utak, majd később a vasutak modernizálása, építése érdekében. Brassó városa már 1844-ben, az erdélyi kormányzónak küldött jelentésében, a kereskedelem elé tornyosuló akadályok közül első helyen említette az utak elhanyagolt állapotát.⁴¹ Szintén 1844-ben Szábel Menyhárt kolozsvári kereskedő és társai tanulmányozták az Erdély és Galac közti út kiépítésének tervét. Lehetséges útvonalak közül a Gyimes–Csíkszereda vonalat ajánlották, amelyet vasútként is lehetségesnek tartottak.⁴²

A magyarországi tervek körüli vitákat, majd az első vonalak építését élénk figyelemmel követte az erdélyi közvélemény. A vasútvonalakat, mint ahogy korábban is láttuk, Arad és Nagyvárad irányába akarták vezetni. Az 1840-es évek második felében a Cegléd–Szeged–Temesvár vasútvonalterv megjelenése feszültséget keltett az erdélyi elitben, hiszen felmerült annak veszélye, hogy Erdély kikerülésével, a Bánságon keresztül valósul meg a kapcsolat a dunai és Fekete-tengeri kikötőkkel. Az erdélyi politikusok nyomásgyakorlásba kezdtek annak érdekében, hogy a vasút Arad irányába épüljön meg. A Szolnok–Arad vonal érdekében megmozdult Dél-Erdély két legjelentősebb városa: Nagyszeben és Brassó is. A Magyar Középponti Vasúttársaság 1847. április 25-én Pozsonyban tartott közgyűlésére a két város 5 fős szász és román bizottságot küldött.⁴³ Az erdélyi küldöttség egy Arad–Szászváros–Nagyszeben–Fogaras–Brassó–Bodzafor-duló vonal ötletét támogatta.⁴⁴ A két város küldöttsége 1847-ben nem járt sikerrel, az 1848–1849-es események hatására az erdélyi vasút ügye háttérbe szorult, de

39 Horváth Ferenc: A magyarországi vasúthálózat kialakításának javaslatai. In: *Vasúthistoria évkönyv 1994* (szerk. Mezei István) h. n. 1994, Közdoc. 120. (továbbiakban Horváth, 1994.)

40 Uo. 122–123.

41 Pál, 1998. 273.

42 Uo. 274.

43 Sebenből: Rath Wilhelm Conrad és Johann Thalmayer. Brassóból: August Roth, Carl Maager és George Barițiu. (Boitoș, 1945. 10.)

44 Uo. 21.

látható, hogy a vasút kiépítésének gondolatát a magyar vezetők mellett az erdélyi szász⁴⁵ és román politikai és gazdasági előkelőségek is felkarolták. A történeti Erdély határvidékén található nagyvárosok, Temesvár, Arad és Nagyvárad végül csak az abszolutizmus éveiben jutottak vasútvonalhoz.

Az osztrák önkényuralom évtizedei alatt a magyarországi vasútépítés ügyében ismét Bécs érdekei kerültek előtérbe, amely 1841-től az állami vasútépítés rendszerén alapult. A Magyar Középponti Vasúttársaság a zilált politikai viszonyok folytán a csőd szélére jutott és az 1849. december 7-én tartott közgyűlésén feloszlott. A birodalmi kormány 1850. március 7-én kelt szerződése értelmében 20 458 631 forintért megvette a társaságtól a vasutat, amely most már a *Délkeleti Államvasút* néven működött és fejlődött tovább.⁴⁶ A kormány 1851-ben az államvasutakon három igazgatóságot hozott létre: az északi vonalnak Prágában, a délieknek Grazban és a dél-keletinek Pesten volt a székhelye. Az osztrák kormány egy Bécs központú vasúthálózat megteremtését tűzte ki célul.⁴⁷ Az önkényuralom idején, 1851-ben megvalósult a Pest–Bécs vasúti összeköttetés, 1854-re kiépült a szolnoki vonalból kiágazó Cegléd–Szeged összeköttetés is. Ugyanekkor megkezdték a Szolnok–Debrecen, Püspökladány–Nagyvárad, Mohács–Pécs, Zágráb–Steinbrück és Szeged–Temesvár vonalak államköltségen történő kiépítését.

A bécsi udvar érdekei eltértek a magyar vasútépítési céloktól. Az új vonalakat építő vasúttársaságok egy időben tettek eleget a birodalmi hadvezetés stratégiai elképzeléseinek, Magyarország gazdasági és politikai beolvasztására irányuló törekvéseknek és saját üzleti érdekeiknek. A magyar vasúthálózat a birodalmi vasúthálózat függvénye lett. Az osztrák kormány a nyersanyagban gazdag bányászati térség mielőbbi elérését tűzte ki célul, ahol jelentős uradalmi, bányái és ipartelepei voltak. Ezzel is magyarázható az a sietség, amellyel az Alföldet átszelő, a krassó-szörényi bányavidéknek tartó fővonalat kiépítették.⁴⁸ A bécsi külpolitika a vasút fejlesztésében látta a balkáni terjeszkedés egyik lehetőségét. Az erdélyi vasútvonal vizsgálatánál figyelembe vették azt is, hogy hogyan lehetne minél gyorsabban elérni a Fekete-tengert és Konstantinápolyt.⁴⁹

A vasútügy egységes rendezésére, 1851. szeptember 11-én, megszervezték Bécsben a *Zentral Direktion für Eisenbahnbauen-t*,⁵⁰ amelynek feladata az új vonalak irányának kijelölése. Ferenc József császár 1851. november 1-jén jóváhagyta a

45 Anton Kurz brassói újságíró javasolta Brassó–Iasi vasútvonal kiépítését az Ojtozi-szoroson keresztül. Göllner, Carol: *Gîndirea economică a sașilor din Transilvania în secolul al XIX-lea*. București, 1969, Editura Academiei Republicii Socialiste România. 97.

46 Ujhelyi, 1910. 111.

47 Képešy, 1908. 46.

48 Szabad György: *Az önkényuralom kora (1849–1867)* In: *Magyarország története. 1848–1890.* (főszerk. Kovács Endre) 6/1. Második javított kiadás. Budapest, 1987, Akadémia Kiadó. 567.

49 Rosegger–Jensen, 1996. 428.

50 Sípós Kamilló: *Vasutak történetének vázlata Erdélyben*. Kolozsvár, 1911, Erdélyi Gazda. 11. (továbbiakban: Sípós, 1911.)

Carl Ritter von Ghega⁵¹ által kidolgozott birodalmi vasúthálózat-tervezetet, amelyben 12 fővonal kiépítése szerepelt, Magyarország és Erdély területén. Erdély esetében felmerült az Arad–Nagyszeben–román határszél–Brassó, valamint Gyulafehérvár–Kolozsvár vonalak kiépítése.⁵² A vasúti beruházások azonban megnövelték az államkiadást, és pénzügyi zavart idéztek elő. A bécsi kormány kénytelen volt feladni az államvasút-rendszer gondolatát és 1855-ben eladta a már megépült vasutakat. Az államvasutak eladásából három magántársaság keletkezett: a *Cs. Kir. Szabadalmazott Osztrák Államvaspálya Társaság*,⁵³ a *Szabad Lombard-velencei és Közép-olaszországi Vaspályatársulat* és a *Tisza-vidéki Vasúttársaság*.⁵⁴ Az abszolutizmus korában szerveződtek meg a *Kassa–oderbergi*, *Első Erdélyi* és a *Magyar Északi Vasút* társaságok.

Így az osztrák kormány áttért az államilag támogatott magán vasúthálózati rendszerre. Porosz minta alapján bevezették a kamatbiztosítási rendszert.⁵⁵ A kormány a vasút jövedelmezőségéért kezességet vállalva igyekezett felkelteni a pénzügyi világ érdeklődését a vasútépítés iránt. Az állam fenntartotta a díjszabások jóváhagyásának jogát. Ha a vasúttársaság bizonyos meghatározott időn keresztül vette igénybe a kamatbiztosítást, az államnak joga volt a vasút üzletét saját kezébe venni. A magántőke jótékony hatása hamarosan megmutatkozott, 1855–1860 között felerősödött a vasútépítés, és Magyarországon mintegy 1614 km hosszú vasútvonal épült.⁵⁶ Ekkor kapcsolódtak be a vasúti forgalomba az Erdély határvidékén fekvő városok, így 1857 novemberében Temesvár, 1858 áprilisában Nagyvárad, majd 1858 októberében Arad.

Az 1850-es években két erdélyi vasútvonal építési terve körvonalazódott. Az egyik javaslat, amely mellett Nagyszeben érvelt és amelyet a bécsi kormány is támogatott, az Arad–Gyulafehérvár–Nagyszeben–Vöröstorony vasútvonal volt. A tervezet mellett felhozott legfontosabb érv az volt, hogy így a legrövidebb úton és

51 Carl Ritter von Ghega (1802–1860) vasúti mérnök, tanulmányozta az angliai, nyugat-európai és amerikai vasútépítkezéseket. 1836–1840 között felügyelte a Brno–Breclav közt épülő vasútvonalat, nevéhez fűződik a híres semmeringi vasút megépítése. Vizsgálta egy erdélyi vasútvonal megépítésének lehetőségét.

52 Ujhelyi, 1910. 111.

53 A *Cs. Kir. szab. Osztrák Államvaspálya Társaság* 1855-ben jött létre (ÁVT, ritkábban OÁVT) németül rövidítése STEG. Az osztrák államtól átvett vasútvonalak mellett a Bánságban jelentős földterületekkel és bányákkal rendelkezett. Vasúthálózata 1890-ig osztrák területen 1350 km, míg Magyarország területen 1500 km hosszú volt. A vasúttársaság magyarországi vonalai 1891-ben állami tulajdonba kerültek.

54 Pogány, 1980. 13.

55 *Kamatbiztosítási rendszer* lényege az, hogy az állam vállalta egy adott vonal évi meghatározott százaléku – általában 3–5% – nyereségét akkor is, ha a tényleges gazdasági eredmények nem tették lehetővé osztalék fizetését. Az állam a befektetőknek veszteség esetén is biztosította a nyereséget. Majdán János: Baross Gábor, a „vasminiszter”. In: *In memoriam Barta Gábor. Tanulmányok Barta Gábor emlékére.* (szerk. Lengvári István) Pécs, 1996, JPTE TK Kiadó Iroda. 382. (továbbiakban: Majdán, 1996.)

56 Pogány, 1980. 14.

olcsón el lehetne érni a havasalföldi román területeket és a dunai kikötőket. Az osztrák gazdasági érdek is ennek a vonalnak a kiépítését sürgette, hiszen ezzel elérhető közelségbe kerültek az ásványi kincsekben gazdag bánási és erdélyi területek. Az akkori számítások szerint az Arad–Vöröstorony 311 km hosszú vasút 31,5 millió forintba került volna.⁵⁷ A Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó–Bodzaforuló vonal tervét támogatta az erdélyi magyar társadalom, valamint a brassói szászság és a románság egy része. Az 541 km hosszú vasút azonban nehéz terepen haladt és a költségeit 67,5 millió forintra tették.⁵⁸

Mindkét terv mellett és ellen számtalan érvet hoztak fel az érdekelt felek. Azonban míg Nagyszeben egy kis régió érdekeit képviselte, addig az általános erdélyi érdek a központibb fekvésű Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vonal mellett szólt. A pénzügyi helyzetre való tekintettel a kortársak előtt egyértelmű volt, hogy feltehetően csak egy vasútvonal fog kiépülni Erdélyben, és ez még inkább felerősítette a különböző tervek közti versenyt. Az erdélyi vonalak tervezésénél azonban figyelembe kellett venni a nehéz terepviszonyokat, amelyek később, az építkezések idején komoly nehézségeket okoztak. Erdélyt a Magyar Alföldtől az Erdélyi-középhegység (Érchegység) hegyvonulata választotta el. Vasútvonalakat kisebb munkával csak a Tisza, Szamos, Körösök, Maros, Küküllők és Olt folyók mentén lehetett építeni, meglehetősen nagy kerülőkkel. A vasútnak a folyóölgyekben való megépítése azonban hosszabb, kerülő vonalakat, számos műtárgyat⁵⁹ és folyószabályozást igényelt. A hegyvidéki terepen épülő vasútvonalaknál nagy mennyiségű sziklamunkát, mély bevágásokat, esetenként alagutat kellett építeni, ami jelentős mértékben megdrágította az építkezést. A Carl Ghega által sikeresen megvalósított semmeringi vasútépítést⁶⁰ követően a mérnöki társadalom megvalósíthatónak tartotta az Erdélyi-középhegységen (Érchegység) átívelő vasútépítést, így technikai szempontból az akadály elhárult a Nagyvárad–Kolozsvár vasútvonal elől.

Hollán Ernő,⁶¹ a kor kiváló mérnöke 1856-ban rámutatott, hogy ha Nagyszeben érdekei érvényesülnek, akkor *„e vonal csupán 80 mérföld⁶² hosszan vonul át a nagyfejedelemség legdéltreosb részein és az ország több mint kétharmada gazdag termékeivel együtt kiesik az országos közlekedési út köréből.”*⁶³

57 Mureşanu, 1974. 273.

58 Uo.

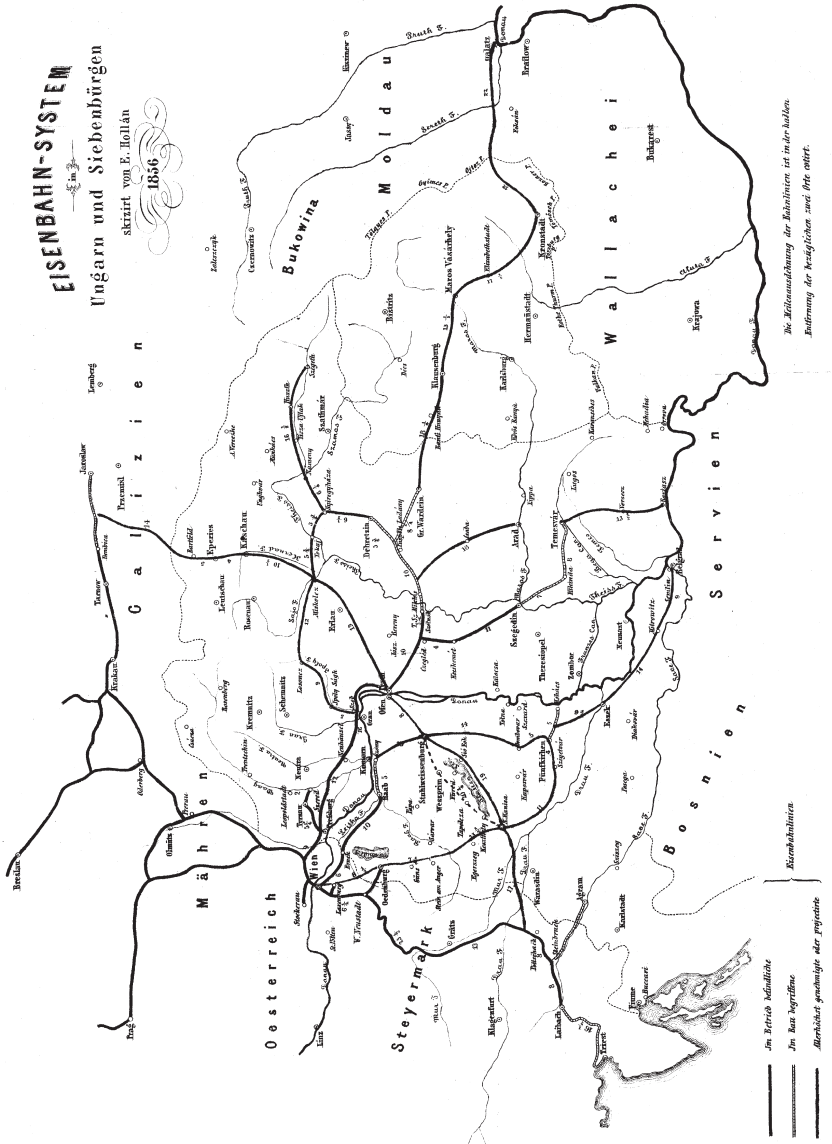
59 *Műtárgyak*, olyan létesítmények, amelyek egyrészt biztosítják a pálya védelmét, másrészt lehetővé teszik a folyamatos vonalvezetést, ott ahol ez földművel nem megoldható. Ilyen műtárgyak: alagutak, hidak, támfalak, átereszek.

60 Az ausztriai Gloggnitz és Mürzzuschlag közti, 41,8 km hosszú, kétvágányú Semmering vasút építésére 1848–1854 között került sor, ez volt Európa első hegyvidéki vasútja. Roman Jaworski: Vasútépítések Ausztriában a reformkorban és hatásuk Közép-Európa közlekedésének fejlődésére, különösen Magyarországon. In: *Közlekedéstudományi Szemle* XLI. (1991. március) 3. sz. 114.

61 *Hollán Ernő* (1824–1900) mérnök, államtitkár, a Magyar Mérnök és Építész Egylet alapítója és első elnöke.

62 *1 osztrák mérföld*, 7,58 km.

63 Hollán, 1856. 23.



2. ábra. Hollán Ernő vasúthálózat terve.⁶⁴

64 Hollán, 1856. térképmelléklet.

Hollán, mint ahogy a 2. számú ábrán is látható, egy Nagyvárad–Kolozsvár–Marosvásárhely–Kóhalom–Brassó–Ojtozi szoros–Szeretvölgye–Galac vasútvonalat tartott a legelőnyösebbnek. Így érintve lettek volna a legfontosabb erdélyi magyar kereskedelmi, közigazgatási és ipari központok, kapcsolat létesült volna a legjelentősebb román dunai kikötővel, Galaccal és azon keresztül a Fekete-tengeri kereskedelemmel.⁶⁵

Az erdélyi vasúttért folyó versengés újabb szakasza kezdődött 1856-ban, amikor mindkét terv mellett kardoskodó települések és személyek létrehozták részvénytársaságaikat, hogy hatékonyabban tudjanak pénzügyi csoportokat megnyerni tervük mellé. Az erdélyi magyar vasúti érdekek erőteljes képviselőjéért 1856-ban két vasúti bizottság alakult, egyik Bécsben, a másik Kolozsváron. A bécsi székhelyű, később *Nagyvárad–Brassói Vasúttársaság* néven szereplő bizottság elnöke gróf Toldalagi Ferenc maroszáki nagybirtokos, tagjai közt volt található báró Jósika Samu erdélyi kancellár, gróf Zichy Ödön, gróf Bethlen Domokos nagybirtokos.⁶⁶ A Kolozsváron alakult vasúti bizottság helyi szinten próbálta előrevinni a vasút ügyét. Elnöke gróf Mikó Imre volt. A két bizottság a későbbiekben egyesült és közösen lépett fel a vasút érdekében. A Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vasútvonal tervét az osztrák hadsereg is vizsgálta, 1856-ban Anton Bilis osztrák ezredes vezetésével egy bizottság végig is járta a tervezett vasútvonal nyomvonalát.⁶⁷

A bécsi és kolozsvári vasúti bizottságoknak sikerült elérniük, hogy a „*Kereskedelmi Minisztérium június 13-ról kiadott 1802 idei száma alatt kiadott válassza által a N. Váradtól Kolozsváron, M. Vásárhelyen, Brasson keresztül az Ojtozii Passusig, egy K. Fejérváron át N. Szebenig viendő mellék vonallal építendő vasút készítésére szükséges előmunkálatok megtételére az engedelmet kegyeskedett megadni.*”⁶⁸ A bizottságok felszólították az alapító tagokat, hogy a korábban megígért pénzbeli támogatás 10%-át fizessék be az előmunkálatok költségeinek a fedezésére.⁶⁹ Az erdélyi települések, illetve magánszemélyek jelentős pénzbeli, anyagi segítséget, illetve ingyen földterületet ajánlottak fel a vasútvonal építésére. Az osztrák kormány magatartása azonban részrehajló volt, inkább a dél-erdélyi vasútvonal tervét támogatta.

A dél-erdélyi vasútvonal esetében is voltak viták, ugyanis két terv is felmerült. Az egyik az Arad–Nagyszeben–Vöröstorony–román határ, a másik az Arad–Nagyszeben–Brassó–Bodzaforduló–román határ irányába húzódó vasútvonal. Az utób-

65 Uo. 24.

66 Egyed, 2000. 52.

67 Mureșan, 1974. 273.

68 ANDJC, Construirea căii ferate Oradea-Cluj-Brasov. 1848–1869. I/3. 3879.

69 Uo.

bi kiépítését támogatta az Osztrák Állami Vasúttársaság és annak pénzügyi támogatója, a Rothschild⁷⁰ bankház is.⁷¹

A kedvezőtlen pénzügyi viszonyok, a krími háború okozta nemzetközi feszültség, a román fejedelemségekben kialakult politikai zűrzavar miatt az erdélyi vasútvonal kérdése az 1850-es évek második felében egy helyben stagnált. A bécsi udvar az erdélyi vasútvonalat egy nemzetközi vonal részeként képzelte el, amely összeköti a Habsburg birodalmat a Fekete-tengerrel.

Az 1860-as évek elejétől ismét napirendre került az erdélyi fővasútvonal kérdése. Hollán Ernő 1862-ben a *Pesti Napló* hasábjain több alkalommal is foglalkozott az erdélyi vasút kérdésével. Kiemelte, hogy a Fekete-tengerrel való kapcsolat megteremtése szinte olyan fontos, mint a fiumei kikötővel való összekötés.⁷² 1862-ben a bécsi minisztérium megbízta Carl Ghega miniszteri tanácsost és mérnököt, hogy tanulmányozza az erdélyi vasút irányát. Ghega, akárcsak több politikus és mérnök, a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vonalat ajánlotta, amely leginkább megfelel az erdélyi érdekeknek.⁷³

Az Országos Magyar Gazdasági Egyesület (OMGE) Közgazdasági szakosztálya 1862-ben egy emlékiratot – lényegében Hollán Ernő és Csengery Antal – dolgozott ki a magyarországi vasúti hálózatról. Megvitatásában részt vett Deák Ferenc, Eötvös József és más jeles személyiségek, ez is jelzi az emlékirat jelentőségét.⁷⁴

A dokumentum utalt a már elfogadott magyar vasúti törvényekre, elsősorban az 1848. évi XXX. törvénycikkre, amely az ország fővárosából, Pestről kiindulva hat vasúti fővonal kiépítését tervezte, többek között a Pest–Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vonalat. Rámutattak, hogy az osztrák kormány vasútpolitikája téves, a vasútépítkezést átengedte a magántőke kezébe, amely figyelmen kívül hagyta a magyar gazdasági érdekeket, és olyan vasútvonalak épültek, amelyek elkerülik az ország fővárosát. Az emlékirat kiemelte, hogy „Az aradi–küstendzsei⁷⁵ vonal csak Erdély déli részét s annak is csak felét s ezt is közel a határokhhoz érinti, s ezen országrész anyagi fejlődésére alig lehet nagyobb befolyása: a Nagyvárad–galaci vonal nyugatról keletre egész Erdélyen vonul keresztül, hosszában a legtermékenyebb és legnépesebb vidékeken, majd minden iparos lakhelyet megérint, a bányatermelés központjaihoz közelebb esik s

70 A Rothschild bankár család tagjai korán felismerték a vasútépítésben rejlő lehetőségeket, ennek köszönhetően Európa-szerte bekapcsolódtak a vasúti fővonalak kiépítésébe. Érdekeltek voltak a San Francisco Vasúttársaságban, a braziliai, indiai és dél-afrikai vasútépítkezésekben is. Aspey, Melanie: *Making Tracks: Promoting the Rothschild Archive as a source for railway history*. In: *Across the borders: financing the world's railways in the nineteenth and twentieth centuries*. (szerk: Ralf Roth–Günter Dinshob) Aldershot, 2008, Ashgate. 3–12.

71 Vajda Ludovic: *Prima cale ferată din Transilvania*. In: *Acta Musei Napocensis*. VIII. Cluj, 1971. 288. (továbbiakban: Vajda, 1971.)

72 Hajós György: *Hollán Ernő. A katona, a mérnök, az államférfi*. Budapest, 2006, Építészügyi Tájékoztatói Központ. 32.

73 Uo.

74 Uo. 33.

75 Küstendzsei (törökül), Konstanca (Constanța) román Fekete-tengeri kikötőváros.

irányában az ország nevezetesebb völgyszakadásaival, tehát a természetes közlekedési fűtakkal találkozván, a távolabbi vidékek termékeit is könnyen veheti forgalmába.”⁷⁶

Az OMGE 1862. június 6-án megtartott közgyűlésen elhatározták a már korábban is létező Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vasúti bizottság újjaalakítását. Így 1862. december 31-én megalakult a „A Nagyvárad–Kolozsvár–brassói vasút ügyében működő magyarországi bizottság”.⁷⁷ A vasúti bizottság elnöke báró Toldalagi Ferenc volt, aki több ülést hívott össze a vasút érdekében és jó kapcsolatai voltak a magyarországi és az erdélyi arisztokráciával.⁷⁸ Az 1863-as év elején magyarországi és erdélyi küldöttség járt Ferenc József császárnál, kérték a vasút ügyének támogatását. A császár elismerte a Nagyvárad–Kolozsvár vonal fontosságát és ígéretet tett, hogy tárgyalást kezdeményez ügyében.⁷⁹ A küldöttség megjelent a magyarországi és erdélyi kancellárok előtt is. Azonban míg gróf Forgách Antal magyar kancellár kedvezően fogadta a küldöttséget és támogatásról biztosította, addig gróf Nádasdy Ferenc erdélyi kancellár a vasút ügyét használta fel – sikertelenül –, hogy nyomást gyakoroljon a nagyszabeni országgyűléstől távol maradó erdélyi magyar politikai vezetőkre.⁸⁰

A vasúti bizottság időközben tárgyalásokat kezdett a belga Bischoffsheim és Hirsch bankházzal. A bankház részéről alapfeltétel volt, hogy gróf Zichy Ferenc⁸¹ velük közösen alapítsa meg a vasútépítő társaságot, és kapjanak állami kamatgaranciát.⁸² A külföldi pénzügyi intézetek számára Zichy biztosítékot jelentett a vasútügy terén szerzett tapasztalataival, kiváló kapcsolataival és részvényese volt a Szabad Lombard-velencei és Közép-olaszországi Vaspályatársulatnak.⁸³

A Nagyvárad–Kolozsvár–Nagyenyed–Tövis–Medgyes–Segesvár–Brassó vonalat 1863 júliusának első napjaiban több külföldi szakemberből álló bizottság járta be. A bizottságnak tagja volt Pauwels Ferencz mérnök, a Bischoffsheim és Hirsch brüsszeli bankházak képviselője, Le Gallais, az angol Waring cég képviselője, az előmunkálatokat vezető Herz Gyula mérnök, de ott találjuk Hollán Ernőt és Ürményi Józsefet is, az erdélyi vasúti bizottság képviselőiként.⁸⁴ A bizottság

76 Ujhelyi, 1910. 403.

77 Barkóczi Jolán: A magyar vasutak a Gazdasági Lapok tükrében (1849–1866). In: *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*. VI. 1981–1982. Budapest, 1983, Közlekedési Múzeum. 307. (továbbiakban: Barkóczi, 1983.)

78 Mureșanu, 1974. 275.

79 Lukács Béla: *A Magyar Keleti Vasút*. Kolozsvár, 1870, Róm. Kath. Lyceum Nyomdája. 9. (továbbiakban: Lukács, 1870.)

80 Uo. 10–11.

81 *Zichy Ferenc* (1811–1900) politikus, diplomata. Bihari főispán, a Magyar Középponti Vasút-társaság igazgatója, 1848-ban Széchenyi István vezette Közlekedésügyi Minisztérium államtitkára.

82 A nagy-várad–kolozsvár–brassói vonal. *Pesti Napló*, XIV. (1863. január 9.) 6. sz.

83 Merger, Michele: Raffaele de Ferrari, Duke of Galliera an investor of European stature. In: *Across the borders: financing the world's railways in the nineteenth and twentieth centuries*. (szerk: Ralf Roth–Günter Dinobol) Aldershot, 2008, Ashgate. 31.

84 Barkóczi, 1983. 308.

kedvezően nyilatkozott a tervezett vonalról, csak a Nagy-Küküllő és az Olt folyó közti vízváltásznál jelezték, hogy újabb tanulmányok szükségesek, mert az agyagos terület miatt nem lehetett előre látni az építési költségeket.⁸⁵ Első lépésben a Nagyvárad–Kolozsvár–Segesvár fővonal, illetve a Gyulafehérvár és Nagyszeben irányában haladó szárnyvonal kiépítését tartották elvállalhatónak, míg a Segesvár–Brassó vonalrészre csak előtanulmányok után akartak ajánlatot tenni.⁸⁶

A Nagyvárad–Kolozsvár–Tövis–Brassó vonalra 1863 októberének elején a belga bankház, Zichy Ferencsel és Zichy Edmuddal közösen előmunkálati engedélyt kért az osztrák kereskedelmi minisztertől.⁸⁷ Az érdekelt erdélyi vármegyék és települések ingyen földterületet, építkezési anyagot és munkaerőt ajánlottak fel. A vasút érdekében az erdélyi iparkamarák is felszólaltak, kiemelték, hogy egy Arad–Szeben–Vöröstorony vonal valóban olcsóbb volna, de a katonai, gazdasági érdekek miatt a hosszabb Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó–Bodza-szoros vasútvonalat támogatják, mert így elérhető közelségbe kerülne a galaci kikötő és a dél-országi területek.⁸⁸ A román kormánykörök azonban inkább a dél-erdélyi vasútvonal ügyét, vagy egy, a Bánságon és Havasalföldön keresztül haladó és Bukarestet is érintő vonal építését támogatták. A magyar fél által szorgalmazott Galacig tartó vasútvonal, amely kikerülte volna Bukarestet, nem tetszett a román félnek.⁸⁹ Az erdélyi fővonal érdekében felszólalt Carl Maager⁹⁰ brassói származású politikus, közigazdász. 1864 januárjában egy memorandumban emelte ki a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó–Bodza-szoros–Buzău–Brăila–Galac vonal előnyeit.⁹¹ Ugyanakkor, szintén Maggernél, megjelenik egy Arad–Déva–Vulkán-szoros–Craiova–Bukarest vasúterv is.⁹² Ahogy az alábbi térképen is látható, Magger nem zárta ki az Arad–Alvinc–Nagyszeben–Vöröstorony–Pitești–Bukarest vonal kiépítését, de azt csak az általa javasolt fővonalak megépítése után tartotta megvalósíthatónak.⁹³ Magger tervénél azonban érdemes megjegyezni, hogy mint brassói polgár, városának az érdekeit képviselte és igyekezett előnyösebb helyzetbe hozni Nagyszebennel szembe.

85 Az erdélyi vasúti bizottmány gyűlése. *Pesti Napló*, XIV. (1863. július 22.) 165. sz.

86 Az erdélyi vasúti bizottmány gyűlése. *Pesti Napló*, XIV. (1863. július 23.) 166. sz.

87 Zichy Edmund: *Egy szó az erdélyi vasútról*. Pest, 1866, Heckenast Gusztáv. 19.

88 Rosegger–Jensen, 1996. 437.

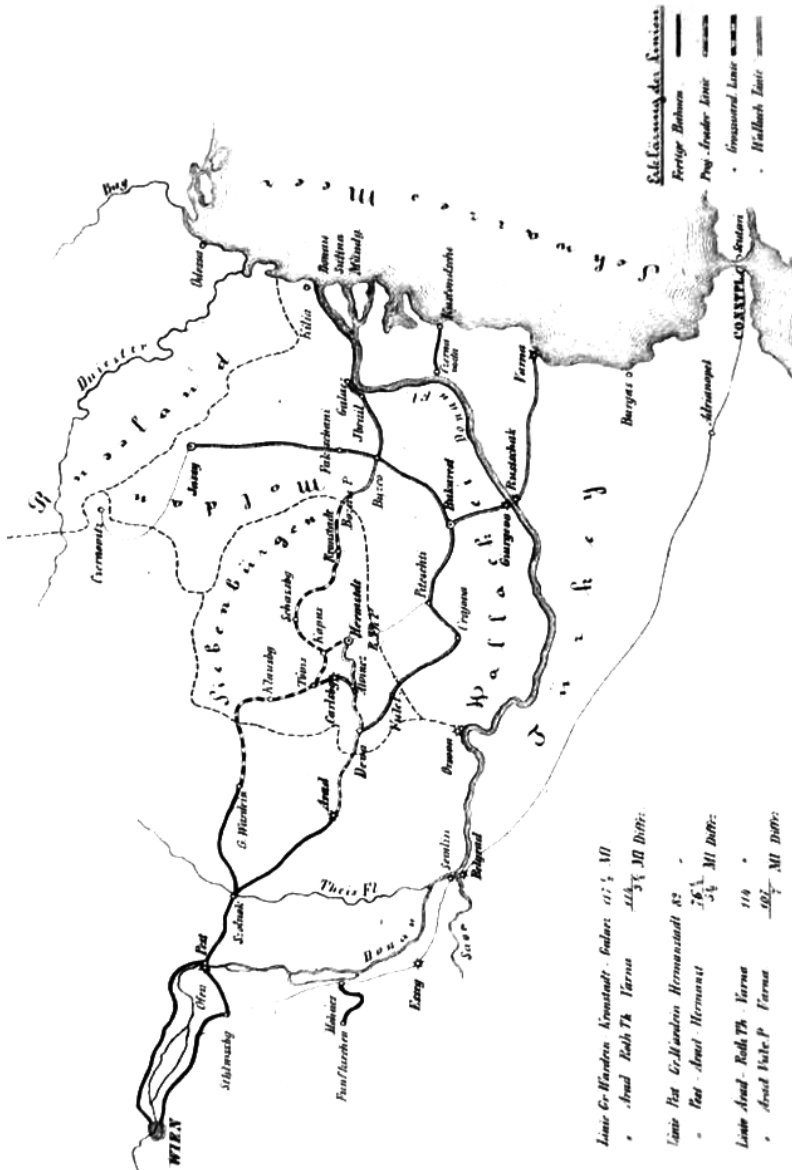
89 Uo. 438.

90 *Carl Maager (1813–1887)* brassói kereskedő, közigazdász, politikus. Az erdélyi vasút egyik élharcosa. 1860-ban a Reichsrat tagja lesz, több alkalommal felszólalt a közigazgatási reformok érdekében. 1864-ben a brassói Kereskedelmi és Iparkamara titkára lesz.

91 Carl Maager: *Zweites offenes schreiben an den hohen Reichsrath in angelegenheit der Siebenbürger Eisenbahn*. Wien, 1864. Druck und Verlag der typogr.-literar.-artist. Anstalt. 18–19.

92 Uo.

93 Uo.



3. ábra Carl Magger erdélyi vasútvonal terve 1864-ből.⁹⁴

A dél-erdélyi vasútvonal ügye azonban mindvégig előnyt élvezett a bécsi kormányköröknél. 1859-ben megalakult a Brassói Bánya- és Huta Egyesület, amely megszerezte a petrozsényi kőszéntelep kiaknázásának jogát. A Brassói Bányatársulat részvényesei közt jelen volt több osztrák és cseh pénzügyi vállalkozó, illetve az osztrák Creditanstalt Bank.⁹⁵ Az erdélyi szénkitermelésben érdekelt pénzügyi körök lobbitevékenységet folytattak a dél-erdélyi vasút mielőbbi kiépítése érdekében. Sikerült 1862-ben megnyerni az ügynek a Tiszavidéki Vasúttársaságot,⁹⁶ amely érdeklődést mutatott az Arad–Nagyszeben fővonal és egy Gyulafehérvár–Kolozsvár mellékvonal kiépítésére.⁹⁷ A bécsi kormány 1863. december 11-én törvényjavaslatot terjesztett a birodalmi tanács elé az erdélyi vasutak kivitelezéséről, ebben egy Arad–Nagyszeben–Vöröstorony fővonal mellett egy Gyulafehérvár–Kolozsvár, Kolozsvár–Nagyvárad, valamint Kolozsvár–Küküllő-völgy–Brassó-határszéli szárnyvonalak kiépítését javasolták. A felvázolt vasútvonalak közül első lépésben a fővonal kiépítését szorgalmazták.⁹⁸ A tervezet tartalmazta az erdélyi magyar igényeket, de mégis távoli jövőbe helyezte a magyar települések vasútvonalhoz jutását. A fent említett két terv mellett létezett egy harmadik, a Maros-vonal terv, amit leginkább az osztrák katonai körök támogattak. Ez a vasúti pálya végig a Maros folyó mentén haladt volna, Aradtól Székelyföldön keresztül, Moldváig. Szárnyvonalaként felmerült egy Olt-völgyi vasút is, amely elsősorban Székelyföldnek lett volna hasznára.⁹⁹

A kiegyezést megelőző években több olyan osztrák birodalmi vasúthálózati terv készült, amelynek egyes vonalai érintették Erdélyt. Bernhardt Freiherr von Wüllerstorff-Urbair báró, kereskedelmi és nemzetgazdasági miniszter 1866-ban tette közzé az egész birodalomra kiterjedő vasúthálózat fejlesztési tervét. Ebben nemcsak kereskedelmi, hanem politikai és katonai szempontból is vizsgálta a vasutak szerepét. Erdély vonatkozásában: Bécs–Pest–Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó-országhatár, Bécs–Pest–Debrecen–Szatmárnémeti–Máramarossziget–Moldva országhatár, Pest–Szolnok–Arad–Gyulafehérvár–Nagyszeben–Brassó–Bodzaforuló-országhatár ebből a vonalból kiágazva Nagyszeben–Vöröstorony-országhatár, valamint még egy szárnyvonal Petrozsényig, Gyulafehérvár–Kolozsvár–Cernăuți–Lemberg vonalak terve merült fel.¹⁰⁰

95 Vajda, 1971. 288.

96 A *Tiszavidéki Vasúttársaság* 1856-ban jött létre, egyedüli olyan magántársaság az abszolutizmus idejében, amelynek a teljes vasúthálózata Magyarország területén volt. A vasúttársaság kiépítette a Szolnok–Debrecen (1857), Püspökladány–Nagyvárad (1858), Szajol–Arad (1858), Debrecen–Miskolc (1859), Miskolc–Kassa (1860), Mezőtúr–Szarvas (1880) vonalakat. A társaság államosításakor, 1880-ban vonalainak hossza 604 km-re terjedt ki. Horváth Ferenc: *A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története (1827–2004)* I. köt. (1827–1944). Budapest, 2004, MÁV Rt. Vezérgazgatósága. 30. (továbbiakban: Horváth, 2004.)

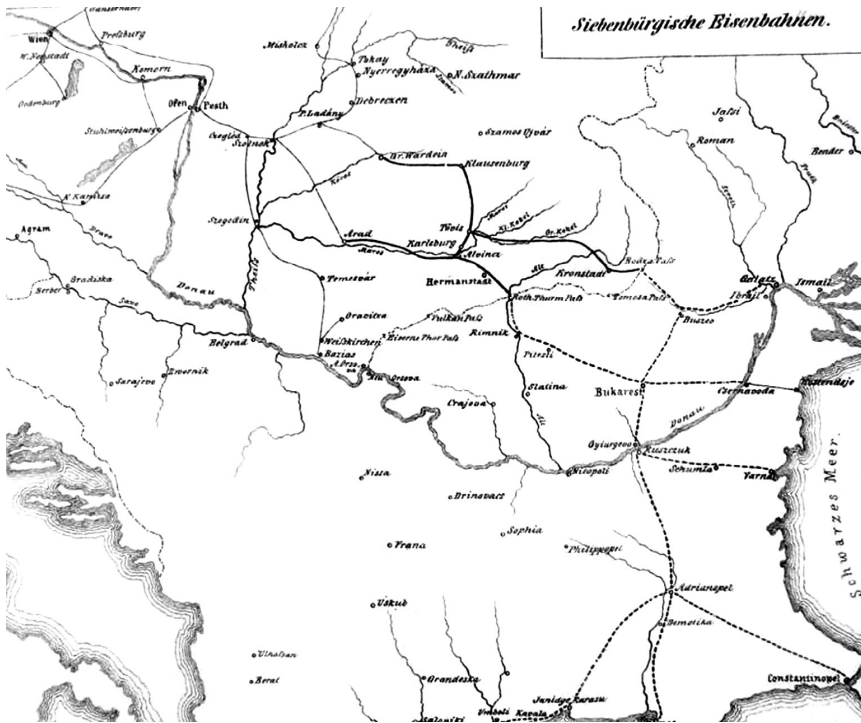
97 Vajda, 1971. 289.

98 A minisztérium előterjesztése a bécsi reichsrathban az erdélyi vasút ügyében. *Pesti Napló*, XIV. (1863. december 13.) 285. sz.

99 Lukács, 1870. 14–15.

100 Horváth, 1994. 136.

Hunfalvy János földrajztudós 1866. november 19-én a Magyar Tudományos Akadémián tartott előadásában vizsgálat alá vette az addig megépült vasutakat, rámutatott az egyes helyeken alkalmazott vonalvezetési hibákra és kiegészítésként újabb pályák építését javasolt. Közvetlen összeköttetést látott szükségesnek Debrecen és Nagyvárad között és javasolta ennek a vonalnak a folytatását egészen Brassóig. Ugyanakkor támogatta a Nyíregyháza–Szatmárnémeti–Máramaros vonal kiépítését.¹⁰¹



4. ábra. Erdélyi és balkáni vasútvonal tervek 1864-ből.¹⁰²

A fenti terveket és térképeket figyelemmel követve látható, hogy már az 1860-as években körvonalazódtak azok a vasutak, amelyek a későbbiekben megépültek és napjainkig az erdélyi vasúthálózat fővonalait képezik.

Az erdélyi vasútépités hosszan tartó vitája végül 1864. június 5-én dőlt el, amikor a bécsi kormány elrendelte az Arad–Alvinc–Gyulafehérvár vonal kiépítését

101 Uo. 137.

102 ANDJC, Construirea căii ferate Oradea-Cluj-Brasov. 1848–1869. I/3-777.

államköltségen.¹⁰³ A vasútvonalnak Brassó vagy Vöröstorony felé való továbbépítése azonban nyílt kérdés maradt. Az Arad–Gyulafehérvár vonalat 1865. augusztus 10-én *Első Erdélyi Vasút* néven engedélyezték. A főreszvényesek bécsi befektetők, valamint a petrozsényi állami kőszéntelep kiaknázására alakult brassói bányatársulat részvényesei voltak. Az állam 14 millió forint társulati tőkében 2 820 172 forinttal vett részt. A vonal építési jogát a bécsi Klein testvérek nyerték el.¹⁰⁴ A vasút építése lassan haladt a nehéz terep és a rossz időjárás miatt. Nem várt gondot okozott, hogy a belföldi gyárak a szükséges síneket nem tudták idejében elkészíteni, és azokat Angliából kellett beszerezni.¹⁰⁵ Így az Arad–Gyulafehérvár vasút átadására csak az osztrák–magyar kiegyezést követően, 1868. december 22-én került sor. A Piski–Petrozsény szárnyvonalon 1870. augusztus 28-án indult el a forgalom.¹⁰⁶

Felmerül a kérdés: miért nem támogatta hosszú ideig a bécsi kormány egy erdélyi vasútvonal megépítését? Az erdélyi vasútépítkezések elmaradását elsősorban pénzügyi gondok és a nehéz terepviszonyok okozták. Másrészt a megépülő erdélyi fővasút zsákutcában végződött volna, mert Romániában csak 1869-ben kezdődtek el a vasútépítések. A lemaradáshoz az is hozzájárult, hogy Bécs inkább a saját gazdasági érdekeinek megfelelő és jövedelmező bányászi, illetve Bécs–Krakó–Cernăuți, majd onnan tovább Galacig tartó vonal kiépítését támogatta.¹⁰⁷

Az *Első Erdélyi Vasút*-nak köszönhetően áttörés történt Erdély infrastruktúrájának fejlesztésében, a periférián elhelyezkedő országrész bekapcsolódott a vasúti forgalomba. Ezt a pillanatot a kortársak a „*vasúti korszak*” kezdeteként értékelték és hamarosan újabb vasútvonalak építésétől vált zajossá Erdély.

3. A magyar kormányok vasútpolitikája a dualizmus korában

Az érvényben lévő törvények és rendeletek szerint a vasutak építésével és ellenőrzésével Magyarországon 1867-től a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium, majd 1889-től a Kereskedelemügyi Minisztérium foglalkozott. A minisztérium keretében 1867–1870 között több szervezet jött létre, amelyek ellátták az építések hatósági engedélyezését, a vasutak üzembiztonsági ellenőrzését, az építkezések irányítását vagy a kamatbiztosítások számviteli felülvizsgálatát.

A kiegyezést követően a magyar kormány közlekedési politikája részben tovább követte az osztrák mintát, a kamatbiztosításon alapuló magánvasúti rendszert. A magyar kormány azonban mellőzte az osztrák kormánynak azon gyakorlatát, hogy csak a vasút kiépítésére, illetve felszerelésére szükséges és az építés befejezése után megállapított tőkét részesíti kamatbiztosításban. Ehhez az eljáráshoz szük-

103 Vajda, 1971. 289.

104 Egyed, 1981. 153.

105 Képešy, 1908. 67.

106 Ujhelyi, 1910. 163.

107 Erdősi, 2000. 307.

seges megfelelő szervezettel és szükséges idővel a magyar kormány nem rendelkezett. Az állam felügyeletét csak arra terjesztette ki, hogy az építésnél tartsák be az engedélyezéskor megállapított irányt, felszerelést, szilárdságot és határidőt.¹⁰⁸ Az építési szerződésekre és az igazgatótanács határozataira, mint a vasúttársaság magánügyeire nem gyakorolt befolyást. Másrészt állami beruházásként, de hitelekből próbálta megépíteni a hiányzó vonalakat. Ez a kettős rendszer azt jelentette, hogy párhuzamosan indultak el az állami pénzből épülő és a magántársaságok által finanszírozott vasútépítések.¹⁰⁹

A vasútépítkezések szükségessé tették a területek telekkönyvezését és azok egységesítését. Európában elsőként Magyarországon jött létre 1868-ban a vasúti telekkönyv intézménye.¹¹⁰ Az új szervezet célja egy átlátható rendszer megteremtése, és a magyar állam hitelképességének fokozása volt. A központi telekkönyv megnyitásának köszönhetően egy-egy vasútvonal minden ingatlana és annak tartozékai a telekkönyv megnyitásától egy jogi egységet alkotott és pontosan számontartható volt.¹¹¹

A magyar kormány a kiegyezés után igen előnyös kamatbiztosítással ösztönözte a magánvállalkozási rendszerben épülő fővonalak kiépülését. A magánvállalkozók a kedvező helyzetet kihasználva különböző jogcímeken jelentős állami támogatásokat vettek igénybe, amelyek megterhelték az állam pénzügyi képességeit. A vállalkozók igyekeztek minél nagyobb építési tőkeösszeget kimutatni, hogy így nagyobb kamatbiztosítási összegek engedélyezését tudják elérni. Ugyanakkor kevesebb pénzt fordítottak az építkezésre, silány minőségű munkát végeztek, alacsony munkabér kifizetése mellett. A különbözetet pedig zsebre tették. Az építkezést az is drágította, hogy az engedélyokiratok adás-vétel tárgyát képezték, így addig, míg valamely engedélyezett vonal tényleges kiépítésére sor került, engedélyesek sora gazdagodott meg.

A kiegyezés utáni első években a kormány arra törekedett, hogy minél rövidebb időn belül minél több vasútvonal épüljön ki. Ennek eredményeként az 1867-ben még 2283 kilométernyit kitevő vasútvonal 1873-ra 6744 kilométerre gyarapodott. 1867–1872 között az országgyűlés 20 vonal engedélyezési törvényét fogadta el és több mint 4000 km új vasútpálya nyílt meg.¹¹² A vasútépítési láz azonban megterhelte az államkasszát és a Magyar Keleti Vasút miatt az állam hitelképessége külföldön megrendült. A magyar kormány maga is hozzájárult az építkezések körüli botrányok kialakulásához, hiszen a legtöbb esetben a pályázatok alkalmával a legalacsonyabb árat és a leggyorsabb átadási időpontot vette figyelembe, nem vizsgálta meg a vasútépítési költségeknek, ütemterveknek a realitását.

108 Pogány, 1980. 21.

109 Opauszki István: „Egy új, eredeti és másutt még nem létező institutio” A Vasutak és Csatornák Központi Telekkönyvének története 1868–1981. In: *Vasúthistória évkönyv. 2010–2011* (szerk. Mezei István) h. n. 2011, MÁV Zrt. Vezérgazgatóság. 273. (továbbiakban Opauszki, 2011.)

110 Uo. 275.

111 Uo. 276.

112 Katus, 1983. 191.

A tőkeszegény magyar állam a külföldi tőkét vette igénybe infrastruktúrájának kiépítéséhez. Az ausztriai, francia, német vagy belga banktőkével épülő vasútvonal vállalkozásokba bekapcsolódott a magyar politikai és gazdasági vezető réteg. A vasútépítésben jövedelmező üzletet és terményeiknek könnyebb értékesítési lehetőségét látták. Politikai kapcsolataikat is latba véve igyekeztek befolyásolni a vonalak kiépítésének sorrendjét és irányát. A kor politikusai számára a különböző ajánlatok, a gyors meggazdagodás lehetősége minden bizonnyal nagy kísértést jelentett, egy olyan időszakban, amikor a kormányzat működését sok kapkodás és átgondolatlanság jellemezte. Gyakorlattá vált a képviselők beválasztása a vasútépítő részvénytársaságokba, amelyek aztán szerződéses viszonyba kerültek az állammal.¹¹³ A politika és gazdaság világának a szoros összekapcsolódásán többek között Deák Ferenc vagy más politikusok is próbáltak lazítani. A Deák-párti kormányzás végnapjaiban született meg az első inkompatibilitási törvény 1875:I. törvénycikkelye,¹¹⁴ amely megtiltja, hogy országgyűlési képviselő a kormánnyal szerződéses viszonyban álló vállalkozó legyen. Az 1901:XXIV.¹¹⁵ második összeférhetetlenségi törvény pedig megtiltja, hogy a képviselők mandátumuk ideje alatt vasúti vagy más vállalkozási engedélyt nyerhessenek és sor került a közbenjárásai összeférhetlenség szabályozására is.

Az 1867–1873-as vasútépítési láz korszakára jellemző, hogy az érdekeltek személyek tekintélyes bankokkal szövetkezve kieszközölték egy vasútvonal engedélyezését, felkeltették az érintett települések lakosságának érdeklődését és a kibocsátott részvényeken jó áron túladtak. A vonal építését alvállalkozóknak adták ki, ők pedig nem törődtek a vasút további sorsával. Az alvállalkozó pedig lehet, hogy egy másik alvállalkozónak adta tovább a vasút építését, időközben pedig kiderült, hogy a részvények értéke messze meghaladja a vasút jövedelmezőségének reális értékét. A vállalkozó igyekezett ilyen esetben minél gyorsabban, gyakran silány, felületes munkával kiépíteni és átadni a vasútvonalat.

A Magyar Keleti Vasút építésénél szerzett kellemetlen tapasztalat, majd az 1873-as gazdasági válság hatása a kamatbiztosítási rendszer végét jelentette. Időközben a magyar kormány 1868-ban megtette az államvasút-rendszer megteremtéséhez szükséges első lépéseket azáltal, hogy megváltotta a Magyar Északi Vasúttársaság¹¹⁶ vonalait és létrehozta az egyik legjelentősebb állami vállalatot, a MÁV intézményét.

Az 1873-as gazdasági válságot követő években új magánvasutak nem létesültek és az állam sem építkezett. A következő 8 évben mindössze 954 km új vonalat

113 A dualizmus első évtizedeinek korrupciós botrányairól lásd: Cieger András: Gazdagodás és korrupciós vád. In: *Századvég*, 2006. 2. sz. (40.). 31–68.

114 www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5656 (letöltve: 2011.03.13.)

115 www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6838 (letöltve: 2011.03.13.)

116 A Magyar Északi Vasúttársaság Pest–Hatvan–Salgótarján vonala 1867-ben nyílt meg. A vasúttársaság pénzügyi gondokkal küszködött, így 1868-ban az állam megváltotta vonalait.

adtak át a forgalomnak és csak az 1880-as évektől lendült fel ismét a vasútépítkezés.¹¹⁷ Az 1875-ben hatalomra került Tisza Kálmán vezette Szabadelvű Párt politikája kezdetben a magánvasúti rendszer felé hajlott, csak kényszerből tért át a vasút-államosítási eszmére. A kormány nem térhetett ki az eladósodott Magyar Keleti Vasút államosítása, majd a Brassó–Predeal vasútvonal állami pénzen való kiépítése elől. A Szabadelvű Párt első évtizedes kormányzása alatt államosított vagy épített vonalak nem képeztek egy egységes államvasút-hálózatot, inkább azt mondhatnánk, hogy a különböző magán vasútvonalak közé ékelődtek be. A Közlekedési Minisztérium körében sokan arra az álláspontra helyezkedtek, hogy a vasutak államosítása nemcsak közgazdasági, hanem kormányhatalmi és nemzeti érdek is. Ezért javasolták a Tiszai Vasúttársaság és valamennyi kamatbiztosítós vasúttársaság államosítását.¹¹⁸ A Tisza-kormány tizenöt éve alatt kialakult az ország vegyes vasúti rendszere,¹¹⁹ amely az adott gazdasági és társadalmi helyzetben célszerűnek és működőképesnek tűnt. A legfontosabb vonalak az állam tulajdonába kerültek. A Tisza-kormánynak sikerült elérnie a paritást az Ausztriával közös vasutak esetében. Így az öt közös vasút közül kettőnek (Kassa–Oderbergi Vasúttársaság és a Magyar Nyugati Vasúttársaság) Budapesten, kettőnek (Déli Vasúttársaság és az Első Magyar Gácsországi Vasúttársaság) Bécsben volt a székhelye, míg a dualista alapokra helyezett volt Osztrák Államvasút társaságnak egyenrangú székhelyei voltak Budapesten és Bécsben.¹²⁰

A fővonalakat kiszolgáló szárnyvasutak építése hatalmas lendületet vett az 1880:XXXI. és az 1888:IV. helyi érdekű vasutakról szóló törvények által. A helyi érdekű vasutak kérdéskörére a későbbiekben a székhelyföldi vasútépítkezések kapcsán visszatérünk.

A magyar kormányok vasútpolitikájának meghatározó pillanata volt Baross Gábor államtitkári, majd miniszteri tevékenysége. Minisztersége alatt (1886–1892) megváltozott Magyarország vasúttérképe, megszűnt az autonóm, egymással állandó versenyben álló vasúti körzetek laza összefüggésű, nehezen irányítható rendszere. Megvalósult a legfontosabb vonalak államosítása és a magán vasutak éveken keresztül folyósított kamatgaranciális kifizetései megszűntek.¹²¹ Baross hozzányújt a közös vasutak intézményéhez is. Államosította az Osztrák Államvasút társaság, a Magyar Nyugati és az Első Magyar Gácsországi Vasúttársaságok

117 Katus László: A tőkés gazdaság fejlődése a kiegyezés után. In: *Magyarország története 1848–1890.* 6/2 (főszerk. Kovács Endre) Második javított kiadás. Budapest, 1987, Akadémia Kiadó. 981. (továbbiakban: Katus, 1987.)

118 Udvarhelyi Dénes: Magyarország gazdasági és vasútpolitikája 1876-tól a századfordulóig. In: *Magyar Vasúttörténet. 1876-tól a századfordulóig.* II. köt. Budapest, 1996, Közlekedési Dokumentációs Kft. 12. (továbbiakban: Udvarhelyi, 1996.)

119 Nyugat- és Közép-Európában több helyen áttértek a vegyes vasúti rendszerre, elsők közt Belgium, az 1870-es években.

120 Szabó Jenő: *Baross művének és rendszerének utóhatásai.* Budapest, 1912, Franklin-Társulat Nyomdája. 5. (továbbiakban: Szabó, 1912.)

121 Majdán, 2010. 98.

magyar vonalait. Így a közös vasutak számát ötről kettőre csökkentette.¹²² Minisztersége ideje alatt megkezdődött az államosított vonalak felújítása, a nagyobb teljesítményű mozdonyok gyártása, a vasúti berendezések modernizálása és gyarapítása. Baross az Ausztriával szembeni gazdasági önállóság híve, de ezt igyekezett úgy megteremteni, hogy a Monarchia dualisztikus szervezete, berendezése változatlan maradjon. Baross a gazdasági önállóságot nem a vámközösség megszüntetésében, hanem az iparfejlesztés, közszállítás és az árudíjsszabás politikájában kereste.

Baross tevékenységének egyik legfontosabb hozadéka a zónadíjsszabás volt, amelynek társadalmi és gazdasági kihatásai a későbbiekben kerülnek bemutatásra. A miniszter gazdaságpolitikai célkitűzései között szerepelt az árutarifa-rendszer átalakítása. A magyar állam a kiegyezést követően nem foglalkozott az áruszállítási díjsszabásokkal, azokat a vasutak belső ügyének tekintette. A vasúttársaságok között így nem volt együttműködés. A vasúti áruforgalmi tarifák kialakítása elsősorban a vasutak jövedelmezőségét szolgálta, ezért a tarifák általában magasak voltak. A magánvállalatok minél nagyobb nyereségre törekedtek, az ország gazdasági érdekeit figyelmen kívül hagyták, és tarifapolitikájukkal nehezítették az áruforgalom fejlődését. A vasút-államosításokkal a kormány befolyásolni igyekezett az áruszállítási tarifákat. Baross a vasúti tarifákat teljesen alárendelte a gazdaságpolitikának.¹²³ Arra törekedett, hogy a távoli gazdasági övezetek számára csökkentett tarifákat biztosítson, olcsó fuvarozással segítve elő ezek fejlődését. Az árutarifa reformja megpróbálta kiegyenlíteni a távolságokból eredő fuvarozási hátrányokat. A MÁV 1891. január 1-jén léptette életbe az új árudíjsszabás rendszerét, amely leginkább a cukoriparnak, az exportra termelő malomiparnak, a budapesti termény nagykereskedelemnek, a feldolgozásnak és a fakivitelnak teremtett előnyös helyzetet, ugyanakkor elősegítette, hogy Erdély termékei és ásványi kincsei távoli vidékekre jussanak el.¹²⁴

Barosznak sikerült elérnie, hogy a Közmunka és Közlekedésügyi és a Földművelés-, Ipari és Kereskedelemügyi tárcák egyesítésével létrejöjjön 1889-ben a Kereskedelmi Minisztérium. Neki köszönhetően a 19. század utolsó évtizedére a MÁV a gazdasági élet egyik legfontosabb, az ország korabeli térszerkezetének meghatározó tényezőjévé vált, elősegítve az ipar, a kereskedelem és a mezőgazdaság fejlődését. A magyar vasúthálózat a nemzetközi forgalomnak is fontos láncszeme volt, Kelet-, Közép-, Nyugat- és Délkelet-Európa árucseréjének közvetítésével a világkereskedelem szerves részévé vált. Baross a kezdetektől fogva nagy figyelmet szentelt az ésszerű, takarékos vasúti üzemvitelre, a személyzeti reformra, megkövetelte a fegyelmezett munkát, előtérbe helyezte a szakmai képzettséget,

122 Szabó, 1912. 5.

123 Udvarhelyi, 1996. 24.

124 *Baross Gábor* (szerk: Frisnyák Zsuzsanna) 2. kiad. Budapest, 2000, Dinasztia Kiadó. 72–74. (továbbiakban: Frisnyák, 2000.)

a színvonal emelését. Elrendelte a Vasúti Tisztképző Tanfolyam felállítását. Igyekezett a MÁV-ot kereskedő vasúttá tenni.¹²⁵

A nagy államosítási korszak befejeztével 1892-ben a MÁV vonalainak hosszúsága 7507 km-re emelkedett.¹²⁶ 1880–1899 között, a vasút államosítása mellett, állami és magán vasútépítkezések történtek. A vasútba befektetett tőke nagysága elérte az 1200 millió koronát, több ezer kilométernyi vasútvonal került megnyitásra. Ugyanakkor ebben a korszakban kezdődött el a helyi érdekű vasútvonalak építése, 1913-ra az ország területén több mint 13 ezer km helyi érdekű vasút épült.¹²⁷ Székelyföldön a fent említett időszakban épültek ki a helyi érdekű vasútvonalak, és az állam által épített Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes vasútvonal.

A 19. század végétől a nagy vasútépítkezések mellett előtérbe került a vasútvonalak műszaki és adminisztratív fejlesztése. A régi vas sínek kicserélése tartósabb és nagyobb teherbírású acél sínekre, két és négy hengeres gőzmozdonyok gyártása lehetővé tették a sebesség és teljesítmény fokozását.¹²⁸ A súlyosbodó gazdasági helyzet, a 20. század első éveinek politikai válsága azonban ismét visszavetette a vasútépítkezést. Másrészt több olyan helyi érdekű vasút épült a 19. század utolsó évtizedében, amelyek nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket és jövedelmezőségük messze mögötte maradt a várakozásnak. A közlekedési eszközök fejlesztésében beállott szünet kihatással volt az ország és egyben a székelyföldi régió gazdasági életére is. A középítkezések szüneteltetése befolyásolta azon ipari tevékenységeket, amelyek közvetlenül a vasútnak köszönhették megjelenésüket.

A magyar vasútépítés utolsó nagy korszaka az 1906–1915 közti időszak. Székelyföldi viszonylatban, az állam irányításával kiépült a székely körvasút hátralévő része, kisebb helyi érdekű vasútvonal-kiegészítések történtek a Kis-Küküllő-menti, illetve a háromszéki vasutaknál, valamint megépült a Maros-Torda keskenyvágányú helyi érdekű vasúthálózat. A 20. század elején a figyelem a gazdasági vasutak létesítésére terelődött. Magyarországon több 600, 760 és 1000 mm-es keskeny nyomtávolságú vonal épült. A viszonylag olcsó és rugalmas pályaeépítési lehetőség olyan területeket kapcsolt be a vasútforgalomba, melyeknek korábban semmilyen vasúti összeköttetésük nem volt, és sem gazdasági, sem földrajzi helyzetük nem tette lehetővé, hogy normál nyomtávú vonal építésében reménykedhessenek. Hátrányaként emlegették a csatlakozás és az átrakodás problémáját a normál vasúthálózathoz. Az első világháború kitöréséig több ezer

125 Czére, é.n. 136.

126 Udvarhelyi, 1996. 33.

127 Katus, 1983. 191.

128 Katus László: Magyarország gazdasági fejlődése (1890–1914) In: *Magyarország története 1890–1918.* (főszerk. Hanák Péter) 7/1. Budapest, 1988, Akadémia Kiadó. 378. (továbbiakban: Katus, 1988.)

kilométernyi ipari, erdei és mezőgazdasági keskenyvágányú vasútvonal épült országszerte.

A vasútépítés, a szállítás forradalma és a gazdasági növekedés viszonya eltérően alakult Magyarországon, mint a fejlettebb ipari országokban, ahol a vasút fejlődése szorosan kapcsolódott az ipari forradalomhoz. Magyarországon a szállítás forradalma megelőzte az iparosodás szélesebb kibontakozását, mintegy szükséges előfeltétele volt nemcsak az ipari forradalomnak, hanem a modern tőkés mezőgazdaság fejlődésének is.¹²⁹

Magyarország vasúthálózata az első világháború kitörésekor elérte a 21 000 km-t, ami európai viszonylatban is figyelemre méltó.¹³⁰ A vasúthálózat régiónkénti elosztását nézve azonban jelentős eltérések mutatkoztak. A magyarországi vasúthálózat Budapest központúként valósult meg, sugárszerű fővonalakkal. A sugaras fővonalakat összekötő vasutak már esetlegesen épültek. Az erdélyi vasúthálózat kialakulását a pénz, a lobbierdekek mellett a földrajzi környezet, a Kárpátok, a Mezőség dombvidéke, a Maros, Olt, Szamosok és a Küküllők adta lehetőségek befolyásolták. Az 1913-as év végéig 2384,4 km normál nyomtávú vasútvonal épült Erdély területén.¹³¹

Az alábbi táblázaton jól látható, hogy Beszterce-Naszód vármegye kivételével a székely vármegyék esetében a legkisebb a 100 km²-re eső vasútvonalak hosszúsága. A sor végén Udvarhely vármegye található, amelynek területén talán, az egész történelmi Magyarországot vizsgálva, legkevesebb vasút épült.

Vármegyék	Vasútvonal hossza a vármegye területén	Vasútvonal hosszából 100 km ² -re esik	100 000 lakosra eső vasútvonal
<i>Alsó-Fehér</i>	168,0	4,6	73,8
<i>Beszterce-Naszód</i>	116,2	2,7	88,8
<i>Brassó</i>	128,6	8,6	123,8
<i>Csik</i>	159,4	3,2	104,4
<i>Fogarás</i>	95,3	3,9	99,3
<i>Háromszék</i>	116,8	3,0	76,6
<i>Hunyad</i>	315,0	4,0	89,9
<i>Kis-Küküllő</i>	112,4	6,6	94,5
<i>Kolozs</i>	162,8	3,4	69,3
<i>Maros-Torda</i>	145,3	3,5	72,9

129 Katus, 1996. 390.

130 Katus, 1988. 376.

131 Rác Lajos: *Erdély vasút-politikája*. Marosvásárhely, 1917, Tükör Nyomda. 18–19.

Vármegyék	Vasútvonal hossza a vármegye területén	Vasútvonal hosszából 100 km ² -re esik	100 000 lakosra eső vasútvonal
<i>Nagy-Küküllő</i>	189,6	5,7	125,3
<i>Szeben</i>	225,6	6,2	124,1
<i>Szolnok-Doboka</i>	165,8	3,5	64,1
<i>Torda-Aranyos</i>	194,4	5,5	107,6
<i>Udvarhely</i>	65,2	2,2	51,1

I. Táblázat. Erdélyi vasútvonalak megyékre lebontva, 1913-ban.¹³²

Az erdélyi és ennek keretén belül a székelyföldi vasúthálózat kialakulásának története egy hosszú folyamat része. A következőkben előbb az erdélyi vasúthálózat fő vonalának (Magyar Keleti Vasút) kialakulását, majd azt követően a Székelyföld történelmi, etnikai, néprajzi régió vasútépítkezésének tér- és időbeli változásait ismertetem.

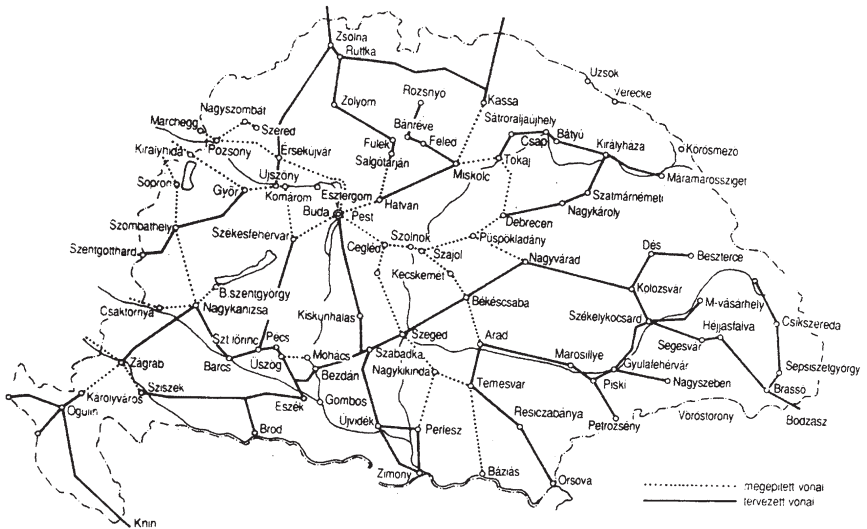
4. A Magyar Keleti Vasút

Mikó Imre, a kiegyezés utáni új magyar kormány közlekedéspolitikáját irányító erdélyi származású szakminiszter fölismerte a közlekedési típusok és hálózatok azonos jelentőségét. Ferenc Józsefnek küldött feliratában kijelentette: „*a kiépítendő vasútvonalak (...) csak úgy felelhetnek meg teljes mértékben a hozzájuk kötött várakozásoknak, ha a közforgalom egyéb eszközeivel szerves kapcsolatba hozatnak, és általában ha összes közlekedési eszközeink lehetőleg egymással lépést tartva fejlesztetnek.*”¹³³

A kiegyezés pillanatában rendelkezésre álló infrastruktúra nem tudta kielégíteni Magyarország személy- és áruszállítási szükségleteit. A vasútvonal-hálózat hiányos volt, a közutak állapota nem volt megfelelő, így a rendelkezésre álló infrastruktúra nem tudott eleget tenni a kor gazdasági, társadalmi követelményeinek. Az új magyar kormány elsőrendű feladatának tekintette a fővárosból kiinduló fővonalak továbbfejlesztését.

132 Uo.

133 Mikó Imre: *A közmunka és közlekedési magyar királyi miniszternek az ország közlekedési eszközeinek állapotáról és a vezetésére bízott minisztérium tevékenységéről Ő Felségéhez intézett felterjesztése.* é.n. 3.



5. ábra. Mikó Imre Magyarország vasúthálózat terve 1867-ből.¹³⁴

Mikó közlekedési miniszter visszatért a Széchenyi-féle elképzeléshez, amely szerint a vasútvonalaknak az ország központjából, Budapestről kell négy főirányba kisugározniuk, és az országot négy szelvényre hasítva, egy közlekedési háló alapszálaikat kell képezniük.¹³⁵ Mikó szerint az egyik fővonal az erdélyi, amely Nagyváradról kiindulva Kolozsváron keresztül Brassó irányába és onnan, Bodza-fordulón keresztül Galacig vezet. Ebből a fővonalból ágaznának ki a mellékvonalak: Kiskapus–Nagyszeben, Brassó–Csíkszereda–Gyergyószentmiklós, Gerend–Marosvásárhely és Kolozsvár–Beszterce.¹³⁶ A kiegyezés után hatalmon lévő kormányok elsőrendű feladatuknak tartották Fiume, illetve a román Galac dunai kikötője irányába futó vonalak megépítését. Az erdélyi fővasútvonal megépítése – mint már említettük – nemzeti és nemzetközi szinten is fontos szerepet töltött be. Kiepítése által megteremtődött volna az erdélyi térség bevonása a magyar vasúthálózatba, Erdély integrációját szimbolizálva a magyar államba, de ugyanakkor ettől a vasútvonaltól várták a romániai piac és a Fekete-tenger térségének meghódítását a magyar kereskedelem számára.

A Közlekedésügyi Minisztérium, megalakulását követően, át kellett hogy vegye azokat a vonalakat, amelyek kivitelezési és engedélyezési tárgyalásait még a bécsi kormány kezdte el a kiegyezés előtt. Ezeket a szerződéseket a magyar kormány

134 Mikó Imre: *Magyarország vasúthálózata*. Pest, 1867, k.n. térképmelléklet alapján.

135 Mikó, é.n. 3.

136 Uo. 11.

minden változtatás, újratárgyalás nélkül átvette és magára kötelezőnek ismerte el. Ilyen volt például az Első Erdélyi Vasút építése Arad–Alvinc–Gyulafehérvár között. De ugyanakkor elkezdte saját költségén építeni a legfontosabb vasutakat, így például a Károlyváros–Fiume és a Nagyvárad–Kolozsvár vonalat.¹³⁷ Az előbbi az Adriára és a Földközi-tengerre való kijutás miatt volt fontos, míg az utóbbi által Erdély kapcsolódott be a magyar vasúthálózatba.

A kolozsvári Kereskedelmi és Iparkamara már 1867. március 8-án feliratban fordult Gorove István földművelési, ipar és kereskedelmi miniszterhez és kiemelte, hogy Erdély esetében a három legsürgősebb kérdés vár megoldásra: a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vasútvonal építésének haladéktalan megkezdése, az úrbéri kárpótlás kiutalása, és a telekkönyvezés elindítása.¹³⁸ A magyar képviselőház 1867. július 2-án hozott határozata kimondta a Nagyvárad–Kolozsvár vonalszakasz építésének sürgősségét. A kormány megtette az előkészületeket, több ezer 6,5 és 5,5 méteres sínt rendelt Franciaországból.¹³⁹ Megtörtént a vonal előmunkálata, az építkezéshez szükséges anyagok szállítására nyilvános pályázatot írtak ki. A vasúti talpfák előállítását és szállítását például a szilágysomlyói gróf Bánffy Béla nyerte el.¹⁴⁰ A magyar kormány azt remélte, hogy így előnyösebb helyzetből tud majd tárgyalásokat kezdeni a vállalkozókkal és hatékonyabban tudja ellenőrizni a munkálatokat.

A kiegyezést követő években a kormány több vasútépítési előmunkálati engedély adott ki erdélyi vasútvonalra:

Előmunkálati engedélyt kérő személyek	Vasútvonal irány
gr. Bánffy Miklós, gr. Károlyi Ede, gr. Wass Sámuel, Reményi Antal	Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó
Trauschenfells Emil és társai	Gyulafehérvár vagy Alvinc–Szászsebes–Nagyszében–Fogarás–Feketehalom–Brassó–Tömös
br. Szentkereszty Zsigmond és társai	Gyulafehérvár–Tövis–Medgyes–Segesvár–Brassó–keleti határszél. Kiskapus–Nagyszében szárnyvonal

II. Táblázat. Az erdélyi fővasútvonalra kiadott előmunkálati engedélyek, 1867–1868.¹⁴¹

137 Uo. 47.

138 MOL K 167–1. doboz–1867–15.

139 MOL K 173–9. tétel–49. csomó 1868–5722.

140 MOL K 173–9. tétel–49. csomó 1868–6114.

141 A magyar kormány által adott vasúti engedélyek táblázatos kimutatása. *Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye*, 1869. III. évf. 1. füzet. 50–51.

A Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium a szükséges előmunkálatok elvégzése után pályázatot írt ki a Nagyvárad és Kolozsvár közti vonalra. Az 1868. augusztus 23-án megtartott engedélyezési tárgyalásra két magyar és egy angol cég árajánlata érkezett be. Gróf Bánffy Miklós és társai 53 ezer forint, báró Szentkereszty és társai 55 ezer forint és az angol Charles Waring és társai 39 800 forint összegű állami kamatgaranciát kértek mérföldenként.¹⁴² Az építési pályázatot a legkisebb kamatgaranciát kérő angol *Waring Brothers és Eckersley* cég nyerte el. A kormány célszerűnek látta, hogy a Brassóig tervezett vonalat egy vállalkozó építse ki, ezért felkérte a Waring céget, hogy ne csak a Nagyvárad–Kolozsvár vonalra, hanem az egész Brassóig terjedő szakaszra nyújtson be pályázatot. Az angol vállalkozók ezt követően megszerezték az 1862-ben Herz Gyula főmérnök által az Országos Magyar Gazdasági Egylet megrendelésére készült vasútvonalterveket.¹⁴³

Az angol vállalkozóknak 1868. november 4-én, a magyar kormány képviselőivel tartott megbeszélésen sikerült elérniük, hogy mérföldenként 46 750 forint tiszta jövedelembiztosítást kapjanak.¹⁴⁴ A vasút építési költségét a Közlekedési Minisztérium mérföldenként 614 ezer forintban számolta ki.¹⁴⁵ A tárgyalások alkalmával a vállalkozók beleegyeztek abba, hogy a teljes vasúthálózatot átadják 1872. október 1-ig.¹⁴⁶ Az a tény, hogy pár hónappal az engedélyezési tárgyalások után a vállalkozóknak sikerült elérni a kamatbiztosítás összegének a felemelését, jelzi, hogy a pályázat alkalmával felajánlott összeg értéke nem volt reális, másrészt, hogy a vállalkozóknak jó kapcsolatai lehettek a Közlekedési Minisztériumban. Egyes feltételezések szerint az angol vállalkozók és Hollán Ernő közlekedési államtitkár közt kiváló viszony volt. Ugyanis a vasútépítő társaság vezérigazgatója, Bottlik Lajos ügyvéd Hollán sógora volt.¹⁴⁷ A Waring cég egyben megbízható félnek tűnt, mert Franciaországban, Belgiumban, Indiában, Brazíliában és Hondurasban is foglalkozott vasútépítéssel.¹⁴⁸

A vasútépítés engedélyezési okmányát az 1868-as XLV. törvény¹⁴⁹ hagyta jóvá, amelyet a király 1868. december 6-án szentesített. A törvénycikk első két fejezetet kimondta:¹⁵⁰

142 Horváth Ferenc–Kubinszky Mihály: Az erdélyi vasútépítéssel előzményei – V. rész. In: *Műszaki Szemle*, 2002. 17 sz. 9. (továbbiakban: Horváth–Kubinszky 2002a)

143 Pogány, 1980. 41.

144 MOL K 246–218. csomó 1868–2.

145 Uo.

146 Uo.

147 Pogány, 1980. 41.

148 Kövér, 2002. 278.

149 www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5367. (letöltve: 2011.03.13.)

150 Uo.

1. A magyar keleti mozdonyvasút fővonala, valamint Gyulafehérvár, Marosvásárhely és Nagyszebenig vezető szárnyvonalai engedélyezés útján és kamatbiztosítás mellett rendeltetett kiépíteni.

2. Az engedélyezett fővonal és annak szárnyvonalai a következők:

a). a Nagyváradtól–Kolozsváron–Tövísen–Segesváron át Brassóig vezető fővonal

b). a fővonalból Gerendnél kiágazva Marosvásárhelyig¹⁵¹

c). a fővonalból Kiskapusnál kiágazva Nagyszebenig vezető szárnyvonal

d). a fővonalból Tövísnél kiágazó Gyulafehérvárig vezető és így az Arad–Gyulafehérvár vasútpályába szakadó szárnyvonal.

A törvény biztosította az építő társaságnak azt az előjogot is, hogy a Kolozsvártól Besztercére, valamint Brassótól Gyergyószentmiklósról és Marosvásárhelytől a Maros-völgyében tervezett vasútvonalakat kiépítse.¹⁵²

Az építés megkezdéséhez sürgősen pénz kellett, ezért Charles Waring és testvérei Párizsban, 1868. december 16-án szerződést kötöttek az Angol–Osztrák bankkal.¹⁵³ A Waring cég az engedélyokmányban megszerzett jogait az Angol–Osztrák bankra ruházta, viszont a bank az engedélyezett vonalak építésével a Waring-céget bízta meg. Az Angol–Osztrák bank kötelezettséget vállalt arra, hogy részvénytársaságot alapít 75 millió forint névszerinti alaptőkével.¹⁵⁴ A Waring cég viszont arra kötelezte magát, hogy az engedélyezett vonalakat teljesen kiépíti és felszereli. A szerződést 1868. december 17-én egy *Bordereau regulateur* (fizetési szabályzat) nevű kiegészítéssel toldották meg, ebben meghatározták azokat az elveket, amelyek alapján a Waring cégnek az általa elvégzett munkák és a felszerelés-szállítások után a társulat részéről fizetni fognak. A vasutat finanszírozó Angol–Osztrák bank mellett az üzletbe bekapcsolódott a párizsi Sociétés Général, a brüsszeli Bischofsheim és Hirsch, illetve a frankfurti Erlanger bankház.¹⁵⁵ A vasútvonal részvényei nagyrészt a nemzetközi tőzsdén kerültek érvényesítésre. A beruházók egy része Franciaországból, Németországból és Belgiumból érkezett.¹⁵⁶ A ténylegesen befizetett összeget, kihasználva az ezüstforintnak a bankjegyekhez és az államjegyekhez képest fennálló ázsióját (100 osztrák értékű ezüstforint=123 forint papírpénz) mintegy 9,5 millióval megkurtítva számolták el a megalakuló Magyar Keleti Vasút Részvénytársaságnak.¹⁵⁷

A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság megalapítására 1869. március 8-án került sor, tagjai csaknem kivétel nélkül a magyarországi és az erdélyi arisztokrácia képviselőiből, bankárokból és közéleti személyiségekből verbuválódtak.

151 Az eredeti terven a kormány beleegyezésével a vasútépítő társaság változtatott és a marosvásárhelyi szárnyvonal kiindulási pontját Gerendről Székelykocsárdra helyezte át.

152 Lukács, 1870. 16.

153 Kövér, 2002. 279.

154 Pogány, 1980. 44.

155 Uo. 42.

156 Kövér, 2002. 279.

157 Uo. 280.

Többen közülük, az előmunkálati engedélykérek révén, már korábban is érdekeltek voltak a vasútépítésben. A társaság elnöke, br. Vay Miklós főrendházi tag lett.¹⁵⁸ A 16 tagból álló igazgatói tanácsban 2 bárót, 4 gróft találunk és a vállalkozást támogató Angol–Osztrák bankot 4 tag képviselte.¹⁵⁹ A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság igazgatótanácsa elfogadta a vállalkozók és a bank között már megkötött szerződéseket. Az igazgatótanács döntéseinel a minisztérium csak azt vizsgálta, hogy azok nem ellenkeznek-e az engedélyokmány határozataival. A szerződésekre vagy az igazgatótanács határozataira, mint a vasúttársaság magánügyeire, észrevételt nem tett.¹⁶⁰ A Magyar Keleti Vasút építésekor elkövetett pénzügyi csalásokért az állami szervek is felelősek voltak, mert szemet hunytak, és nem gyakorolták megfelelően ellenőrzési jogukat.¹⁶¹

A Waring cég az építési területet négy fő és 16 alszakaszra osztotta. Az I. szakasz: Nagyvárad–Kolozsvár, a II. szakasz: Gyulafehérvár–Tövis–Gerend (majd később Székelykocsárd)–Marosvásárhely, a III. szakasz: Tövis–Segesvár és Kiskapus–Nagyszeben. A IV. szakasz pedig a Kolozsvár–Gerend, illetve a Segesvár–Brassó vonalak. Az egyes szakaszok közt építési nehézségek, terepviszonyok szempontjából jelentős eltérések voltak és így az elvégzendő munka mennyisége és értéke is változott. Ennek ellenére a vállalkozók a teljes építési költséget négy egyenlő részre osztották és a látványosabb I. szakasznak, valamint a kisebb nehézségekkel járó II. szakasznak fogtak neki.¹⁶² Az építés irányítását Charles Waring vállalkozó társa, William Eckersley vezette, segédje A. Garmer, míg a Waring testvérek helyi megbízottja az osztrák Petler Herz lovag volt. A vonalon dolgozó mérnökök mind angolok voltak.¹⁶³ A vállalkozók mérnökei, Chapman, Rotter, Winger, Lien és Kilgaur kiváló angol szakemberek hírében állottak, viszont nem rendelkeztek alapismeretekkel az erdélyi terepviszonyokról. A munkát a Magyar Királyi Vasútépítészeti Igazgatóság ellenőrizte.¹⁶⁴

Az építkezést elviekben ugyanabban az időben kezdték meg Nagyváradtól Kolozsvár felé, valamint Kolozsvártól Brassó irányába. Valójában tényleges munka csak a már korábban említett I. és II. vonalszakaszon történt. Az építkezési cég technikai nehézségekre hivatkozva az eredeti terven pályamódosításokat hajtott végre, Torda helyett Aranyosgyéres felé vezette a vonalat. A változtatás fejében a társulat köteles volt az Aranyosgyéres–Torda szárnyvonalat kamatbiztosítás

158 Pogány, 1980. 42.

159 Uo.

160 *A Magyar Királyi Államvasutak keleti vonalainak ismertetése.* Kolozsvár, 1883, Kiadó a Magyar Államvasutak Kolozsvári Üzletvezetősége. 17. (továbbiakban MÁV, 1883.)

161 Pogány, 1980. 55.

162 Horváth–Kubinszky, 2002a. 10.

163 Lukács, 1870. 52.

164 Horváth–Kubinszky, 2002a. 10.

nélkül megépíteni.¹⁶⁵ A vonal módosításának hátterében minden bizonnyal a gyéresi és környékbeli nagybirtokosok érdekkijáró tevékenysége állt a kormánynál és a részvénytársaságnál. Torda városa a nagy kiterjedésű Mezőség, a termékeny Aranyos-völgy és az Érchegység metszéspontjánál feküdt, közelében sóbánya volt. Fejlett kézműiparral rendelkezett. Mindezen adottságok ellenére Torda városa alulmaradt a gyéresi birtokosokkal szembeni vetélkedésben. Az alig több mint ezer lelket számláló Gyéres irányába épült meg Kolozsvárról a vasútvonal. A megépült vonal melletti területeknek és Gyéresnek több befolyásos birtokosa volt, így gróf Béldi György, báró Jósika András és Torda vármegye legtöbb adóját fizető John Paget nagybirtokos, aki egyben a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság igazgatósági tagja volt.¹⁶⁶ Ez a Torda város polgársága és az agrárjellegű Gyéres térség befolyásos földbirtokosai közti vita egy vasútvonal elnyeréséért folytatott vetélkedés jellegzetes példája volt .

A Nagyvárad–Kolozsvár vonalszakasz Nagyváradról indult ki, a Tisza-vidéki Vasúttársaság állomásából. A nagyváradai pályaudvart ki kellett bővíteni, a két vasúttársaság szerződést kötött az állomás közös használatáról. A vasútvonal, miután elhagyta Nagyvárad állomást, a Sebes-Körös völgyében haladt tovább. A vonalvezetést és ívviszonyokat a Sebes-Körös völgye szabta meg. A vonal egyik legszebb, de legnehezebb szakasza a Rév és Barátka közti rész, ahol a vasút végig a Sebes-Körös völgyében, majd a szorosban haladt. Itt több helyen masszív töltéseket kellett emelni, az áradások megakadályozása érdekében szabályozták a Körös folyót és a Nádas patakot, egyes helyeken a vasútvonalat be kellett vágni a sziklába, és három alagutat kellett építeni, az első 50 m, a második 194 m, míg a harmadik, a legnagyobb 270 méter hosszú volt.¹⁶⁷ A pálya egyik legjelentősebb akadálya a Sebes-Körös és a Nádas-patak között húzódó vízvázaló volt, Bánffyhunyon túl. A vasútvonal Nagyváradtól a vízvázalóig 4–9%-os emelkedésben haladt, ezt követően, a Nádas-patak völgyében, Kolozsvárig átlag 3–7% lejtőn vezetett a pálya.¹⁶⁸

A vonal tervezésekor a mérnökök nem vizsgálták meg a vasút nyomvonala által érintett altalaj szerkezetét, sem a töltéshez használt földanyag minőségét. A véletlennek tulajdonítható, hogy a Magyar Földtani Társulat geológusai éppen 1869-ben vizsgálták a kolozsvári medence talajviszonyait. Megállapításuk szerint a medencét a miocénben és a pannonban tenger borította, amelynek feltöltődésekor homok és mészkő, valamint agyagréteg rakódott egymásra. Az egymás felett

165 Az Aranyosgyéres–Torda szárnyvonal megépítését az 1870. évi XLVII. törvénycikk írta elő. A szárnyvonal azonban a Magyar Keleti Vasút társaság pénzügyi problémái miatt nem valósult meg. A társaság államosítása után ez a feladat a MÁV-ra hárult, így az Aranyosgyéres–Torda szárnyvonal átadására 1883. július 19-én került sor. Horváth Ferenc: Hazai vasútépítések az 1876–1900 évek között. In: *Magyar Vasúttörténet. 1876-tól a századfordulóig*. II. köt. Budapest, 1996, Közlekedési Dokumentációs Rt. 155. (továbbiakban: Horváth, 1996.)

166 Egyed, 1981. 154.

167 Lukács, 1870. 29.

168 Horváth–Kubinszky, 2002a. 11.

többször váltakozó agyag és homok között több csúszásra alkalmas vízzáró réteg található. A vasútépítésnél átmetszett agyagrétegek különféleképpen viselkedtek.¹⁶⁹ A meredekebben fekvő, vastag agyagrétegeknél az átázás után csúszás, az enyhébb hajlásúknál viszont inkább süllyedés volt megfigyelhető. A vasútvonal legveszélyesebb szakasza a zsoboki vízvázalasztó és az Egeres közti rész volt. A zsoboki vízvázalasztó közelében került sor a vasútvonal egyik legjelentősebb munkálatára, a sztánai bevágás elvégzésére. A pálya ezen a részen először egy 43 m mély és közel 500 m hosszú bevágásban, majd ezt követően a 37 m magas töltésen haladt. Később, talajcsúszások miatt, 220 m-es szakaszon kénytelenek voltak a pályát beboltozni, a töltést pedig időnként utántöltéssel kiegészíteni.¹⁷⁰ A sztánai alagút mellett munkástelep jött létre, a munkavonal ugyanis távol feküdt minden községtől. A munkások és az angol mérnökök 1869 telét is itt töltötték. Sokan közülük előzőleg Olaszországban, Spanyolországban és Indiában is dolgoztak, mint a Waring vállalat munkásai. Így egy soknemzetiségű munkástelep jött létre, ahol angolok, franciák, olaszok, magyarok, szlovákok és románok álltak alkalmazásban.¹⁷¹ A Nagyvárad–Kolozsvár vasútvonal megnyitása után is voltak ezen a vonalszakaszon földcsuszamlások. A pályatest megszilárdításáért 1872–1877 között 16 kilométer hosszúságban hidak, átereszek, új tám- és árokfalak létesültek.¹⁷²

A vasútvonal a vízvázalasztót követően a Nádas-patak völgyében folytatta az útját, azonban az egeresi szakaszon ismét jelentős földmunkálatokat kellett elvégezni. Ezen a részen, a talajmozgás miatt a későbbi években támfalakat, szivárgókat kellett létesíteni, sőt 2 km hosszúságban a pályát is át kellett helyezni.¹⁷³

A vonal Kolozsvár előtt a Nádas-patak völgyéből a Kis-Szamos-völgyébe érkezett. Kolozsvár vasútállomását a város keleti végében építették ki. A kolozsvári pályaudvar építése már 1869. január 7-én elkezdődött.¹⁷⁴ Ezzel egyidőben merült fel a kolozsvári várfalak és bástyák elbontásának az ötlete.¹⁷⁵ A város képviselő testülete 1868-ban indítványozta a Híd utcai és a Magyar utcai kaputornyok lebontását, hogy ki lehessen szélesíteni az utcákat és a vasútállomáshoz vezető Szamos-hidak építéséhez kőanyagot nyerjenek. A Történelmi Társulat felszólította a várost, hogy inkább újítsa fel a bástyákat és használja közérdekű célokra. A képviselő testület végül a város fejlődése érdekében a lebontás mellett döntött és feloldozta a középkori Kolozsvár megmaradt bástyáinak és falainak egy részét.¹⁷⁶

A Magyar Keleti Vasút első szakaszát, a Nagyvárad–Kolozsvár közti 152 km hosszú pályát a nehéz terepviszonyok miatt 1869. december 31. helyett csak nyolc hónappal később, 1870. szeptember 7-én sikerült átadni. A vonalszakaszon

169 Uo.

170 Uo. 13.

171 Lukács, 1870. 44.

172 MÁV, 1883. 29.

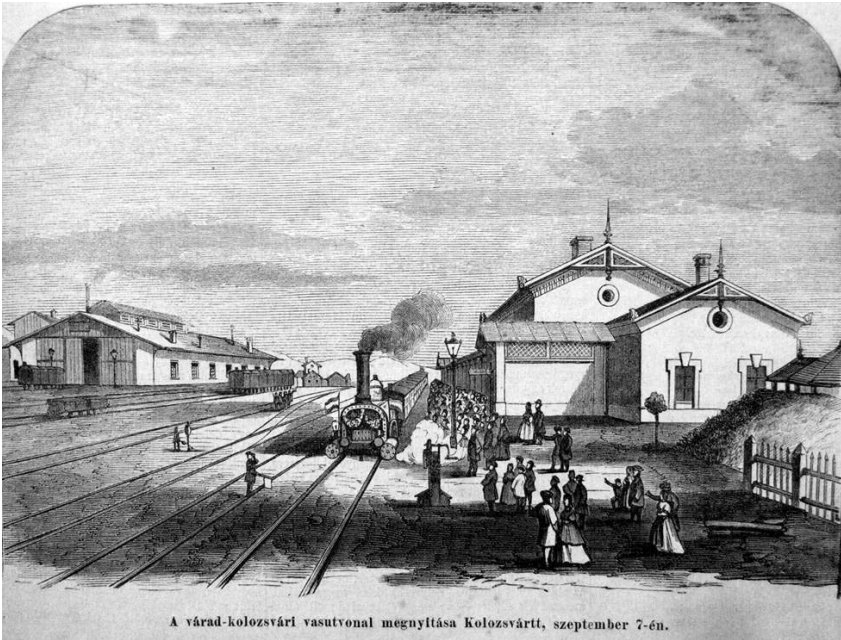
173 Horváth–Kubinszky, 2002a. 13.

174 A kolozsvári indóház. *Magyar Polgár*, III. (1869. január 8.) 4. sz.

175 Kolozsvár régiségei. *Magyar Polgár*, III. (1869. február 5.) 16. sz.

176 Kolozsvár történeti emlékeiről I. *Magyar Polgár*. III. (1869. április 7.) 41. sz.

összesen 75 őrház, 91 útátjáró, 191 vízáteresz, számtalan híd épült.¹⁷⁷ A vagonokon és mozdonyokon a *Magyar Keleti Vasút* vagy *M.K.V.* felirat volt található. A mozdonyok a bécsújhelyi Sigl gyárban készültek, nem neveket viseltek, mint ahogy akkor megszokott volt, hanem számokkal látták el őket.¹⁷⁸



6. ábra. Kolozsvári vasútállomás 1870. szeptember 7-én.¹⁷⁹

A vasútvonal átadása után a Magyar Keleti Vasúttársaság 1870-ben, Kolozsváron vasúti javítóműhelyt létesített. A kezdetben ideiglenes jelleggel működő műhely 1874-ben nyílt meg ténylegesen, 90 munkással.¹⁸⁰ Később az erdélyi vasúthálózat fő vasúti műhelyévé vált. A vasúti forgalom megindulása és a vasúti üzletvezetőségnek, illetve vasúti javítóműhelynek Kolozsvárra helyezése dinamizálta a város növekedését. A vasút 1870–1880 között új építkezési hullámot indított el. A pályaudvar közelében lévő Fellegvár déli oldalán kialakult vasúti munkásne-

177 Lukács, 1870. 52.

178 Uo. 53.

179 A várad-kolozsvári vasútvonal megnyitása Kolozsvártt szeptember 7-én. *Magyarország és a Nagyvilág*, V. (1870. szeptember 25.) 39. sz.

180 Edvi Illés Aladár–Méhely Kálmán: *A vasút és az ipar*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 27.) 59. (továbbiakban: Edvi–Méhely, 1910.)

gyed utcái nevükben is megörökítették eredetüket: Gépész, Vas, Kalauz, Mozdony, Raktár és az Új utca.¹⁸¹

A Waring-testvérek és a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság között 1870 novemberének elején nézeteltérés alakult ki. Az angolok által kért összeget a részvénytársaság sokallta és annak kifizetését a helyszíni vizsgálat eredményétől tette függővé. Az angolok ezért az egész vonalon minden munkát beszüntettek. A részvénytársaság és a Waring-testvérek között 1870. november 24-én tartott megbeszélésen Waringék ígéretet tettek arra, hogy minden körülmények között folytatni fogják az építkezést, ha a visszatartott pénzt átutalják nekik.¹⁸² Ez a következő hónapokban megtörtént, az építési munkálatok viszont továbbra is meglehetősen lagymatagon folytatódtak, amelyet a nehéz téli viszonyokkal indokoltak. Waringék 1871 februárjában újabb követelésekkel léptek fel. A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság és az angol cég közötti viszony ekkor végleg megromlott. Egy 1871. március 27-én létrejött szerződés értelmében a Waring-testvérek visszaléptek az építkezéstől, a munkálatokat a részvénytársaság saját maga vette kézbe.¹⁸³ Feltehetően, Waring tudta, hogy a rendelkezésre álló pénz nem lesz elég a vasút befejezésére, ugyanakkor a porosz–francia háború miatt szünetelő párizsi tőzsde nélkül nincs lehetősége újabb kötvények nyugat-európai elhelyezésére, ezért inkább kilépett a vállalkozásból.¹⁸⁴

A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság a Waring cég összes tartozásait magára vállalta és az angol céget mindennemű kötelezettség alól felmentette. Rövid időn belül láthatóvá vált, hogy a részvénytársaság számára sem a rendelkezésre álló pénz, sem az időhatár nem lesz elegendő a munkák elvégzésére. Kérték a kormányt, hogy engedélyezze az építési tőke felemelését újabb részvénykibocsátás révén, állami garanciával. A Magyar Keleti Vasút részvényeinek többsége külföldi tulajdonban volt, a részvénytársaság bukása egyben az összes magyar vasúti papírok értékcsökkenését vonhatta maga után, és a magyar hitel a külföld előtt kiszámíthatatlan károkat szenvedett volna. A pénzügyi problémákkal küszködő vasúttársaság hitelképessége a külföldi bankok irányában csak az állami támogatással volt elfogadható. A kormány a következő években több alkalommal is pénzügyi támogatásban részesítette a részvénytársaságot, így biztosítva az építkezések folytatását. A vasútvonal építését az angol mérnökök eltávolítása után magyar és osztrák szakemberek vették át. Az építésvezető, Lehmann Henrik helyett, Lott Gyula lett, aki hazai alvállalkozókat vont be a munkába.¹⁸⁵

Az újrakezdés eredményeként 1871. november 20-án átadták a forgalomnak a Gyulafehérvár–Tövis–Székelykocsárd és Székelykocsárd–Marosvásárhely vonala-

181 Egyed, II/1997. 93.

182 MOL K 246–218. csomó 1871–7087.

183 Uo.

184 Kővér, 2002. 280.

185 Horváth, 1996. 130.

kat. Így megteremtődött Gyulafehérvárnál a Magyar Keleti Vasút és az Első Erdélyi Vasút közti kapcsolat. A Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonal építéstörténetét később egy külön alfejezetben mutatom be.

A Magyar Keleti Vasút Tövis–Kiskapus–Medgyes–Segesvár–Brassó vonalrész három szakaszban valósult meg. Elsőként 1872. május 6-án a Tövis–Medgyes vonalszakaszt adták át. A vasút, Tövis állomásból kiindulva, keleti irányba tartott, elhagyva a Maros völgyét az egyesült Küküllők mentén, majd a Nagy-Küküllő völgyében haladt. A munkálatok alkalmával szükségessé vált a folyók szabályozása, védművek építése. A Tövis–Medgyes vasút építésekor figyelembe kellett venni a Kiskapus–Nagyszeben szárnyvonal csatlakozási pontját is, ezért a pályát több esetben keresztül kellett vezetni a Nagy-Küküllőn. Másrészt a vasútépítők a vonalat minél közelebb akarták vezetni Medgyes város területéhez. A medgyesi állomás elhelyezése és a vasút iránya hatással volt a város morfológiai arculatára.¹⁸⁶

Második szakaszként, 1872. július 12-én megnyílt a Medgyes–Segesvár vonal, érintve Erzsébetváros és Dános állomásokat. Három híd épült a Dános és Segesvár közti nehéz völgypálya jellegű részen.¹⁸⁷ 1872. október 11-én a Kiskapus–Nagyszeben szárnyvonalat is átadták a forgalomnak.

Párhuzamosan folytak a munkálatok az erdélyi hálózat két legnehezebb szakaszán, Kolozsvár–Székelykocsárd és Segesvár–Brassó között. A gazdasági válság ellenére 1873-ban sikerült mindkét vonalszakaszt átadni.

A Segesvár–Brassó közti 129 km-es szakasz 1873. június 1-jén nyílt meg. A vasút Segesvár és Brassó állomások között több vízvázalstón haladt keresztül. A vonal legkritikusabb pontja az Erked és Bene patak völgyek közti vízvázalstóban megépített 635 m hosszú benei alagút volt, ahol a vasút elérte az 532 m pályaszint magasságot.¹⁸⁸ A térségben jelentős föld- és vízmentesítési munkálatokat végeztek, ennek ellenére a vasút megnyitása után, 1877–1882 között, többször került sor helyreállítási munkálatokra.¹⁸⁹

A Magyar Keleti Vasút utolsó vonalszakaszát, a Kolozsvár–Székelykocsárd közti 68 km hosszú részt 1873. augusztus 1-jén adták át a forgalomnak. A vasútvonal, Kolozsvárt elhagyva a Szamos jobb partjára tért, és Apahida állomásig követte a Szamos vonalát. Itt a Szamos völgyét elhagyva, a Szamos–Aranyos közti vízvázalstón haladt keresztül. A vasútvonal ezen szakaszán a talajt több helyen kellett mélyen bevágni vagy feltölteni, azonban gyakran előfordult és előfordul napjainkig, hogy a talajvíz hatására felázott agyagpalán földcsuszamlás történik. A vonalon az átadást követően is jelentős vízmentesítési, átalakítási és pótépitke-

186 A vasút morfológiai hatásáról lásd: Tănase, Michel: Railways, towns and villages in Transylvania (Romania): Impact of the railways on urban and rural morphology. In: *The city and the railway in Europe*. (szerk: Ralf Roth–Marie-Noëlle Polino) Aldershot, 2003, Ashgate. 45–59.

187 MÁV, 1883, 37

188 Uo. 38.

189 Uo. 39–40.

zési munkálatok váltak szükségessé. Apahida és Aranyosgyéres között négy alagút épült. Az első alagút 183 m, a második 337 m, a harmadik 232 m, míg a negyedik 81 m hosszú.¹⁹⁰ A vasútvonal az úgynevezett Virágos völgyben elérte Aranyosgyéres állomást, majd áthaladt az Aranyos és Maros közti vízválasztón és Székelykocsárd állomásra érkezett.

A Magyar Keleti Vasút fővonalain összesen 8 alagút, a folyókon több 60 méternél nagyobb, vasból készült rácsos szerkezetű híd épült. A kisebb hidak fából készültek, amelyeket később a MÁV vashidakra épít át. A Sebes-Körös, Aranyos, Maros, Olt és Kükküllő folyókat több helyen szabályozták, medrüket áthelyezték vagy átmetszést alkalmaztak. A gyakori árvizek miatt a vasút mentén töltéseket készítettek. Árvizek vagy földcsuszamlások okozta károk azonban előfordultak a vasútvonal üzembe helyezése után is. Szükségesnek tartom megemlíteni, hogy ezek a nagyméretű földmunkák egy olyan korszakban készültek, amikor az azok megfelelő elvégzéséhez szükséges talajmechanikai tudomány még nem létezett. A vasútépítő mérnököknek nem volt elegendő műszaki ismeretük a földművek helyes építéséhez és kezdetben leginkább az utépítők és árvédelmi szakemberek tapasztalataira, valamint néhány geológus szakvéleményére támaszkodhattak. Az építők nem vették figyelembe az altalaj és a töltések építésénél felhasznált földanyag tulajdonságát, nem mindig ismerték fel a talajban lévő és felszínen folyó vizek káros hatását.¹⁹¹ A Magyar Keleti Vasútvonal építésénél több helyen is, mint ahogy láttuk, Sztánánál, Egeresnél, Kolozskaránál és a benei alagútnál építési mulasztások történtek, amelyek a későbbiek folyamán állandó gondot okoztak. A vasútvonal építésénél szerzett tapasztalatok azonban arra készítették a vasútépítő mérnököket, hogy a későbbi erdélyi építkezésekkor a csúszásra hajlamos területeken talajfeltárást végezzenek.

A vasútvonalon az építéskor összesen 1086 darab műtárgy készült, ebből 196 csőáteresz, 403 boltozott átereszt, 416 faszerkezetű híd és 71 vasszerkezetű híd.¹⁹² Az építéskor a fővonalon 35,5 kg-os, a szárnyvonalakon 32,5 kg-os vassíneket alkalmaztak. A sínek nagymérvű kopása miatt 1879-től a MÁV acélsínekre cserélte azokat. A magas építmények a MÁV szabványtervei szerint létesültek. A vasútársaság több vágányos nagy állomásokat épített a nagyobb erdélyi városokban és a vasút-csatlakozási pontoknál. A vasútvonal mentén – az akkori előírások szerint – távirtd vezetékét helyezték el. A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság az államosításig a forgalmat önálló, saját járművekkel bonyolította le. 50 mozdony, 123 személy- és 901 teherkocsi és 6 egyéb jármű volt a részvénytársaság

190 Uo. 33.

191 Horváth Ferenc: A hazai vasútvonalak alépítményeinek építési hibái. I. rész. In: *Közlekedéstudományi Szemle*. LV. évf. 2005. 6. sz. 218. (továbbiakban: Horváth, 2005.)

192 Horváth Ferenc-Kubinszky Mihály: A Magyar Keleti Vasút Nagyvárad-Kolozsvár-Brassó fővonala és a hozzacsatlakozó szárnyvonalak. In: *Műszaki Szemle*, 2002. 18. sz. 6. (továbbiakban: Horváth-Kubinszky, 2002b.)

tulajdonában.¹⁹³ A vasúttársaságot önállósága idején 14 tagú vállalati elnökség irányította. Elnök báró Vay Miklós, helyettese báró Bánffy Albert volt. A vezérigazgató Bottlik Lajos, az üzemigazgató Gail Antal volt.¹⁹⁴

Az építkezés alatt, majd a vasútvonal átadása után a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság pénzügyi gondokkal küszködött. A részvénytársaság még 1872 nyarán, a kormány beleegyezésével, 15,2 millió forint kölcsönt vett fel 7%-os kamattal a bécsi Vereinsbank, a Franco-Osztrák és Franco-Magyar bankoktól. A részvénytársaság ebből a pénzből visszafizette a kormánynak az addig kapott mintegy 2 019 783 forint előleget.¹⁹⁵ A kölcsön azonban teljesen elfogyott, mire a részvénytársaság befejezte – a Kolozsvár–Aranyosgyéres vonal kivételével – a vasúthálózat kiépítését, így újabb állami kölcsön felvételére szorult. 1873. december 1-jén a bankkonzorcium a kölcsönt felmondta, a kormány, a parlament beleegyezésével, 1874-ben kifizette a társaság adósságát a bankoknak és kiváltotta a zálogba adott kötvényeket.¹⁹⁶ A részvénytársaság azonban újabb kölcsönökre szorult. Így például 1874. elején a pénzügyminisztérium 1,7 millió forint előleget adott a részvénytársaságnak, de az 1874. október 27-én újabb pénzügyösszeget, 250 ezer forintot kért.¹⁹⁷

A Magyar Keleti Vasút pénzügyi helyzete arra kényszerítette a kormányt, hogy megvásárolja a részvénytársaság vonalait. A magyar kormány és a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság Igazgatótanácsa között 1876. január 20-án megegyezés jött létre a pálya megvételére és a részvényeknek államkötvényekkel való kicserélésére. Az átváltási arány szerint 3 darab részvényt 2 darab 100 forint értékű és 1876. január 1-től 5%-kal kamatozó állami kölcsönkötvényre lehetett beváltani.¹⁹⁸ A magyar állam 1876. február 1-jén a Magyar Keleti Vasút összes vonalait és annak tartozékait átvette, a társulat összes terheit és adósságát magára vállalta.¹⁹⁹ A vasút irányítását a kormány a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság igazgatóságának ellenőrzése mellett végezte.²⁰⁰ A közlekedési minisztérium az erdélyi

193 Uo. 8.

194 A hálózat vonalain három pályafelügyelőség működött: I. Pályafelügyelőség székhelye Kolozsvár volt és Nagyváradtól Székelykocsárdig tartott hatásköre. Vezetője Eisner Jakab, majd később Wuth Lipót. A II. Pályafelügyelőség székhelye Gyulafehérvár volt és hatáskörébe Tövis–Gyulafehérvár–Székelykocsárd–Marosvásárhely, illetve Tövis–Medgyes és Kiskapus–Nagyszében vonalak tartoztak. Vezetője Neugebauer József, majd 1873-tól Böhm Ágoston. A III. Pályafelügyelőség székhelye Brassó, vonala Medgyes–Brassó. Vezetője Enyedy Károly, 1876-tól pedig Perczel Mór. Horváth, 2004. 287.

195 Tisza István: A magyar állami, magán és helyi érdekű vasúttársaságok fejlődése 1876–1900 között. In: *Magyar Vasúttörténet. 1876-tól a századfordulóig.* II kötet. Budapest, 1996, Közlekedési Dokumentációs Kft. 64. (továbbiakban: Tisza, 1996.)

196 Uo.

197 MOL K 173–477. csomó 9. tétel–1874–10741.

198 Pogány, 1980. 57.

199 Uo.

200 MÁV, 1883. 24.

pályának a *Magyar királyi államvasutak (keleti vonalai)* nevet adta.²⁰¹ A magyar törvényhozás a pályának állami tulajdonba való vételét az 1876:L. törvény²⁰² megalkotásával, amely 1876. december 30-án emelkedett jogerőre, jóváhagyta.²⁰³ A törvény jogerőre emelkedése előtt való nap december 29-én megtörtént a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság feloszlata.²⁰⁴ Az állam a vasutat birtokába vette, de külön igazgatás alatt hagyta. Ez az állapot 1878. január 15-ig tartott, amikor a keleti vonalak teljesen beolvadtak a MÁV hálózatába, ezzel annak hálózata 1878 januárjában 1692 km hosszú lett.²⁰⁵

Az erdélyi állami vasútvonalak igazgatása a MÁV kolozsvári üzletvezetőségére hárult, amely az államosítást követően 1876-ben jött létre. Az erdélyi hálózat kezdetben nem volt közvetlen összefüggésben a MÁV magyarországi vonalaival, egészen a Tiszavidéki Vassúttársaság (1880) államosításáig. A kolozsvári üzletvezetőség hálózata MÁV építkezés szempontjából csak kis mértékben változott. Mint ahogy a továbbiakban is látni fogjuk, 1879-ben került átadásra a Brassó–Predeal (25 km) vonal, majd 1883-ban az Aranyosgyéres–Torda (9 km) szakasz, illetve a 19–20. század fordulóján épült meg a székely körvasút és a rövid Székelykocsárd–Marosújvár (4 km) vonal, 1905-ben. A többi erdélyi vasútvonal, mint helyi érdekű vasútvonal épült, és nagy részük működtetését a MÁV végezte. Mint ahogy korábban is említettük, az erdélyi fővasútvonal kocsi- és mozdonyjavító műhelye Kolozsváron lett kialakítva. A Magyar Keleti Vasút építésekor Marosvásárhelyen és Brassóban fiókműhelyeket létesítettek. A forgalom csökkenése miatt azonban mindkét fiókműhelyt megszüntették, majd a 19. század végén Brassóban ismét újjászervezték a kocsijavító műhelyt, ahol 1899-ben 100 munkást alkalmaztak.²⁰⁶ A kolozsvári műhelybe az 1870-es években 14 mozdony, 40 kocsi, az udvarba pedig további 40 kocsi fért be.²⁰⁷ A kocsiszerelő szűn 1878-ban leégett, rövid időn belül újjáépítették. A mozdonyszerelő szűnt 1891-ben meghosszabbították, így 22 darab mozdony befogadására vált alkalmassá.²⁰⁸ A kolozsvári főműhely és a brassói fiókműhely látta el a székelyföldi vasútvonalakon közlekedő mozdonyok és kocsik műszaki vizsgálatát, javítását.

201 Uo. 25.

202 www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5763. (letöltve: 2011.03.13.)

203 MÁV, 1883. 25.

204 MOL K 246–218. csomó 1876–132.

205 *Magyar Vasúti Évkönyv 1879*. II. évf. (szerk. Vörös László) Budapest, 1879, Kiadó Mihók Sándor. 13.

206 Fehérvári István: Magyarország vasúti műhelyei. In: *Vasúti és Hajózási Hetilap*. I. (1899. szeptember 3.) 8. sz. 103.

207 Uó. In: *Vasúti és Hajózási Hetilap*. I. (1899. augusztus 27.) 7. sz. 83.

208 Uo.

5. A Brassó–Predeal vasútvonal

Az erdélyi fő vasútvonal tervezésénél mindig figyelembe vették a kiépülő román vasútvonalakkal való csatlakozást és a dunai és Fekete-tengeri kikötőkkel való kapcsolat megteremtését. Csatlakozási pontokként a nehéz terepviszonyok miatt csak a Déli és a Keleti Kárpátok szorosai jöhettek számításba, illetve a Duna völgyében Orsova. A kidolgozott vasútvonal-terveknél a Déli-Kárpátok esetében a vulkáni, vöröstoronyi és tömösi szoros, a Keleti-Kárpátok esetében pedig a bodzai, ojtózi, gyimesi, békási vagy a tölgyesi szorosok jelentek meg. A román fél leginkább az orsovai, vöröstoronyi csatlakozási pontokat támogatta, mert az így kiépülő vasútvonalak nagyobb román területet érintettek. A magyar fél viszont a bodzai csatlakozást támogatta kezdetben, mert így a legrövidebb úton kijuthatott volna a dunai és a Fekete-tengeri román kikötőkhöz.

Az egykori két román ország infrastruktúrája meglehetősen elmaradott volt. Havasalföld és Moldva török függőségben állt 1877-ig. A 19. század folyamán több alkalommal váltak a román országok a török–orosz háborúk csataterévé. A Krími-háború idején Moldva és Havasalföld előbb orosz, majd osztrák megszállás alá került. A nyugati nagyhatalmak támogatásával 1859-ben Alexandru Ioan Cuza kettős fejedelemmé választásával megtörtént a két román állam politikai egyesítése. Az új román állam létrejötté azonban egy hosszú politikai és gazdasági egységesítési folyamat részeként valósult meg. A román kormánynak érdekében állt, hogy minél gyorsabban kiépüljenek a fiatal ország főbb vasútvonalai, megteremtődjön a kapcsolat Bukarest és a nagyobb román városok, illetve a dunai és Fekete-tengeri kikötők között. De az 1850–1860-as évek bel- és külpolitikai eseményei, a helyi tőke hiánya és a romániai piac bizonytalansága késleltette a romániai vasútépítkezéseket.

Bibescu–Brâncoveanu román földtulajdonos 1862. június 22-én előmunkálati engedélyt kért a román kormánytól egy Zsil völgye–Vulcan–Târgu-Jiu–Craiova–Pitești–Bukarest–Ploiești–Buzău–Galac fővonalra és a Bukarest–Giurgiu mellékvonalra.²¹¹ A korai vasútvonal-tervekben mindenütt szerepelt a Bukarest–Giurgiu vonal, mert így létrejött volna a lehető legrövidebb vasúti kapcsolat a román főváros és a Duna között. Végül 1865. szeptember 13-án Alexandru Ioan Cuza fejedelem engedélyezte a Bukarest–Giurgiu vasútvonal kiépítését az angol John Trevor Barkley–John Stainforth társaságnak. Az angol cégnek ez volt a harmadik balkáni munkája, ugyanis korábban megépítették a Cernavoda–Constanța (1860) és Ruse–Várna (1866) közti vasútvonalakat.²¹² Az építkezést hátráltatta az 1866-os belpolitikai válság. Alexandru Ioan Cuzát 1866. február 11-én puccsal eltávolították a trónról és helyébe a német származású Hohenzollern-Sigmaringen Károly került. Az új kormány a vasúti szerződés felbontását kívánta, az angol vállalkozók azonban perrel fenyegetőztek. A román kormány, hogy elkerülje a pert, 1867. márciusában

211 Cerbu–Mocanu, 1967. 108.

212 Bellu, 1995. 8–9.

elfogadta az új vasúti szerződést, amely szerint a vasútvonal két és fél év alatt elkészül. Az első román vasútvonal megnyitására 1869. október 31-én került sor, Bukarest–Giurgiu között.²¹³ Az 1870-es években Románia területén is felgyorsultak a vasútépítkezések, kiépültek a fővonalak, elsősorban a német tőke segítségével.

A román állam a Monarchián keresztül tudott bekapcsolódni az európai vasúthálózatba, ezért sürgőssé vált a két ország közti vasúti csatlakozás mielőbbi megvalósítása. A két ország közti vasúti kapcsolat megteremtését siettette az 1875-ben megkötött kereskedelmi- és vámegegyezmény, amely a román gabona számára vámmentességet adott. Cserébe a Monarchia egy sor ipari termékre kapott vámmentességet és kedvező vámokat, amely számára aktív külkereskedelmi mérleget biztosított.²¹⁴

Az erdélyi határmenti városok közt – itt elsősorban Nagyszeben, Brassót és Kézdivásárhelyt lehet megemlíteni – vita alakult ki, hogy melyik város legyen a két ország közti vasúti csatlakozás kiindulópontja. Kézdivásárhely egy ojtói, Brassó egy Bodza-szorosai vagy egy Tömös-szorosai, Nagyszeben egy vöröstoronyi csatlakozási pont kiépítését támogatta.²¹⁵ Brassó városa 1870-ben Bukarestbe küldte Ioan G. Ioan kereskedőt, hogy járjon közbe Mihail Kogălniceanunál,²¹⁶ hogy a román kormány a Tömös-szorosai vasúti csatlakozást támogassa.²¹⁷

A Magyar Keleti Vasút kiépítése Brassóig elodázhatatlanná tette a döntést arról, hogy melyik szoroson keresztül valósuljon meg a csatlakozás a román vasutakkal. A magyar kormány kezdetben a Bodza-szorosai csatlakozás mellett nyilatkozott. A vasútépítészeti igazgatóság a Brassó–Ojtói és a Brassó–Bodza-szorosai vonalak tanulmányozására 1872-ben két mérnöki osztályt létesített, egyiket Kaill Adolf, a másikat Langhammer Győző főmérnökök vezetésével.²¹⁸

A helyszíni gazdasági és földrajzi előtanulmányoknak és Brassó vidéki kereskedelmi körök aktív tevékenységének köszönhetően a magyar kormány végül a Brassó–Tömös–Ploiești vasútvonal mellett döntött. Ennek kiépítése időben meg kellett hogy előzze az orsovai, vulkáni vonalakat. Az ojtói csatlakozás megvalósulását később tartották célszerűnek.

A Bodza-szorosai alternatívát a román kormány nem támogatta,²¹⁹ mivel a moldvai forgalomra nézve a galíciai vonalnak²²⁰ biztosítottak elsőbbséget.²²¹ A

213 Lacriteanu–Popescu, 2003. 265–266.

214 Nagy Botond: Az Osztrák–Magyar–Román külkereskedelem szállítóeszközei 2. A Vasúti csatlakozások első üteme. In: *Acta Siculica* 2009. 501. (továbbiakban: Nagy, 2009.)

215 MOL K 173–50. csomó 9. tétel–1870–9327.

216 *Mihail Kogălniceanu* (1817–1891) román történész, író, újságíró, politikus. 1863–1865 között miniszterelnök, több alkalommal kül- és belügyminiszter.

217 *Din istoria Transilvaniei*. II. 3 kiad. București, 1963, Editura Academiei Republicii Populare Române. 219.

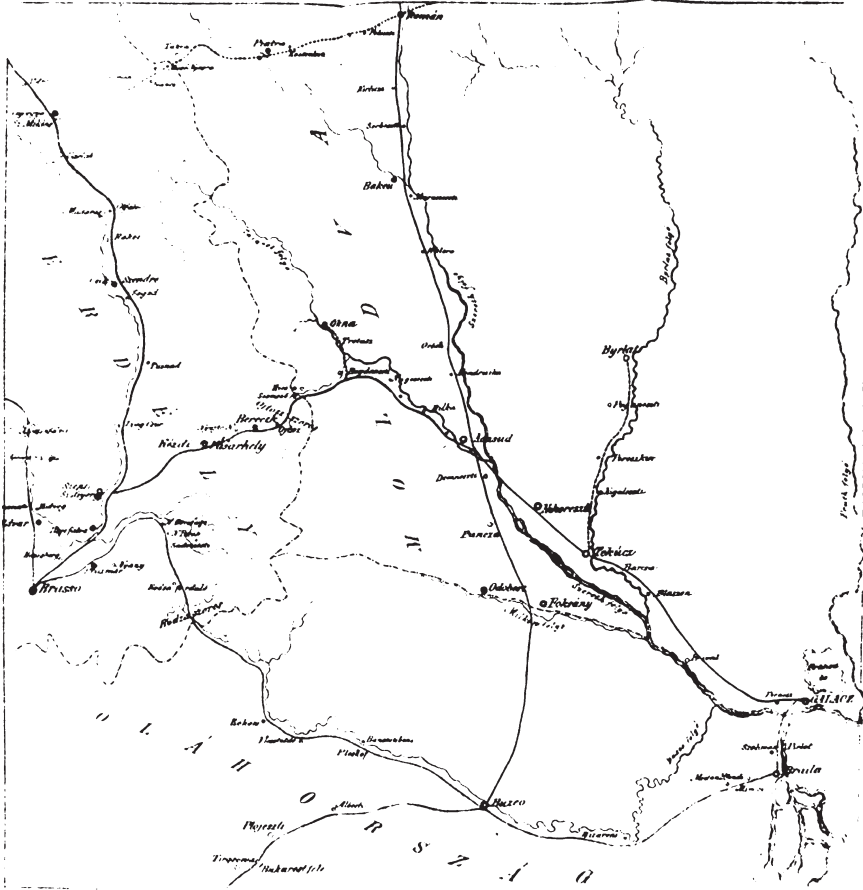
218 MOL K 173–73. 9–1872–3424.

219 Botez–Urma–Saizu, 1977. 53.

220 A Lemberg–Cernăuți–Suceava–Roman vonal 1869-re készült el, majd 1872-ben megnyitották a Roman–Ploiești–Bukarest vasútvonalat is. Így az osztrák tartományok Magyarországot megelőzve kerültek vasúti kapcsolatba a román fejedelemséggel.

221 Nagy, 2009. 507.

román állam ezzel szemben az orsovai csatlakozást szorgalmazta, mert az abba az irányba kiépülő vasútvonal az ország minél nagyobb területét érintette volna. Az orsovai csatlakozás létrejöttében érdekelt volt az osztrák Államvasúttársaság is, amelynek tulajdonában volt a Temesvár–Budapest–Bécs vonal.²²²



9. ábra. Az Osztrák–Magyar Monarchia és Románia közti vasútvonal tervek.²²³

222 A magyar–román vasúti csatlakozás háttérében meghúzódó nemzetközi pénzintézetek érdekharcát lásd bővebben: Sándor Vilmos–Kolossa Tibor: Magyarország államkölcöskéinek történetéből. In: *Századok*, 84. évf. 1950. 1–4. sz. 359.

223 *Emlékirat a keleti vasútnak csatlakozási pontjára nézve*. Pest, 1870. k. n. térképmelléklet.

A Monarchia és Románia között 1874. május 31-én megkötött nemzetközi egyezményben döntés született, hogy a két ország közötti vasúti csatlakozás Orsova–Vercierova és Brassó–Predeal szakaszokon fog létesülni. Románia kötelezte magát, hogy négy év alatt kiépíti a Predeal–Ploiești vonalat. A magyar fél ragaszkodott a két csatlakozási pont egyszerre való megnyitásához.²²⁴ Félő volt ugyanis, hogy a magyar–román vasúti csatlakozás építési szempontból gyorsan meg tud valósulni Orsova–Vercierova között és annak minden előnyét a bányászati malmok, illetve az Osztrák Államvasúttársaság élvezték volna, szemben a pesti malmok, valamint a MÁV és a magyar állam érdekeivel. A magyar kormány ezért hátráltatta az orsovai csatlakozás létrejöttét a Brassó–Predeal vonal kiépítéséig.²²⁵ Székelyföld szempontjából a tömösi csatlakozási pont érdemel figyelmet, ezért itt csak a Tömös völgyében megépített Brassó–Predeal vasút építéstörténetének bemutatására szorítkozom.

A Brassó–Predeal vonal építését az 1876:XXXIV. törvény²²⁶ rendelte el, meghatározott egységáruk szerint. Az állami pénzen és megbízásból épülő vasút munkálatait 1876. június 20-án Gregersen Gudbrand²²⁷ és Bandeson vállalkozó cég nyerte el. Az építkezési vállalat helyszíni vezetője Stromszky Sándor mérnök volt. A felépítményi vasrészek gyártására az állam a diósgyőri vasgyárat kérte fel.²²⁸

A vasút Brassó állomás végétől a határszélig 25,7 kilométeren húzódott. Végpontjai pedig 461 méter szintkülönbségben voltak egymástól, ugyanis a pálya Brassónál 564,50 méter, a határszélen pedig 1025,50 méter magasságban feküdt. Építési szempontból a vonalat három részre osztották: Brassótól 7 kilométer hosszúságban könnyű pálya jellege volt, a következő 16 és fél kilométer közepes nehézségű, míg a harmadik rész, 8 800 méteren, a határszélig, a legnagyobb nehézségekkel bírt.²²⁹

A harmadik résznél az építkezést nehezítette, hogy az 1–1,5 méter mélységig terjedő termőföld alatt sárgaagyag volt, amely nagy mennyiségű homokot tartalmazott, és igen változó mélységig terjedt. E réteg alatt pedig kék agyag volt, amely kőhöz hasonló keménységgel bírt. Az ilyen talajon épített vasútvonalak mind ki voltak téve a földcsuszamlás veszélyének. A kész vagy csak félig kész töltések sok esetben önmagukban, máskor az altalajjal együtt csuszamlásnak indultak, magukkal rántva a műtárgyakat. A csuszamlások hátráltatták az építkezéseket és

224 1874:XXVII törvény. In: www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5639. (letöltve: 2011.03.13.)

225 Nagy, 2009. 507.

226 www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5747. (letöltve: 2011.03.13.)

227 *Gregersen Gudbrand* (1824–1910) norvég származású építési vállalkozó, 1847-ben Magyarországon telepedett le. Több vasútvonal építési munkálatainál részt vett. Többek közt a Vác–Pozsony, Gyulafehérvár–Marosvásárhely, Kolozsvár–Kocsárd, Nyitra–Nagytapolcsány, Zákány–Zágráb és Máramarosziget–Körösmező vonalakon. Részt vett az 1879-es szegedi árvíz után a tiszai védőgát építési munkálatainál, Szeged újjáépítésében és több budapesti építkezésnél közreműködött. Számos vasúti hidat épített Magyarország-szerte.

228 Perczel, 1880. 3.

229 Uo.

többletköltséget okoztak, ezért szivárgó-árkokat ástak a víz eltávolítására és támfalak építésével igyekeztek megállítani a földmozgást. A kőszükségletet a vonal környékén nyitott kőbányákból fedezték, kivéve a faragott és vagdalt kövek egy részét (mintegy 3700 köbmétert), amit a mogyorósi és apácai kőbányákból hoztak.²³⁰ A megnyitott kőbányáktól az építkezések színhelyéig utak nem voltak, ezért a szállítás megkönnyítése érdekében vasúti pálya és lekavicsozott út épült.²³¹

A vállalat a bevágások és töltések mellett két alagutat létesített. A nagy alagút hossza összesen 937 méter, ebből a határszél irányából 332 métert egyenesben és 605 métert egy 275 méter sugarú ívben haladt. Az alagút készítését 1876. július 16-án kezdték el az altárna vágásával, és 1877. december 28-án sikerült a hegyet áttörni. Az altárna elkészítése másfél évnyi munkát vett igénybe. A légmozgást az altárna két végénél álló mozdonyok segítségével, ventilátorok és légszivattyúk segítették elő. A két oldalról elindított fúrási munkálatok a nehézségek dacára sikeresek voltak, a tengelyben csak 8 centiméter oldalejtés és 12 centiméter hosszeltérés fordult elő. A hegység áttörése majdnem kizárólag kézi munkával történt.²³² A kőzet repesztésére dinamitot használtak. Az alagútból 47 ezer köbméternyi anyag került ki, amely egy részét a töltések építésénél használták fel.²³³ Az alagút belsejében mintegy 14 ezer köbméter falazás vált szükségessé, ami közel 20 havi munkát vett igénybe (1876. december 11–1878. július 30.). Az alagút belsejében 14 darab fülkét állítottak fel, 50 méterre egymástól.²³⁴ A kisebbik alagút 106 méter hosszú, átázott kék agyagban feküdt.²³⁵

A vasútvonal nagyobb vízfolyást nem keresztezett, a kisebb vizek átvezetésére boltozott vagy nyílt átvezetéseket építettek. Összesen 91 darab híd és átvezetés épült, ebből négy 8,5–9 méteres nyílású vashíd. A vonal hosszából 16,6 km töltésen, 8,5 km bevágásban volt, a legmagasabb töltés 23,13 m, a legmélyebb bevágás 29,33 m lett.²³⁶ A vasútvonalnak két állomása, Derestye–Hétfalu és Tömös, egy megállója, Alsótömös és egy határállomása, Predeal volt. A vasút építése kilométerenként 132 ezer forintba került.²³⁷

A kiépített vasútvonal átadása azonban a román fél miatt megkésett. A Ploiești–Predeal vonal nem készült el határidőre. A 85 km-es vasút építési engedélyét 1875. augusztus 3-án az angol George B. Crawley vállalkozó nyerte el.²³⁸ A meglehetősen nehéz, számos földrajzi akadállyal teletűzdelt vonal építése

230 Uo. 11.

231 Uo. 12.

232 Uo.

233 Uo. 15.

234 Uo. 16.

235 Uo. 18.

236 *Magyar Vasúti Évkönyv 1880*. III. évf. Budapest, 1880, Kiadó Mihók Sándor. 288. (továbbiakban: MVK, 1880.)

237 Horváth Ferenc–Kubinszky Mihály: Magyar vasúti építkezések Erdélyben. In: *Műszaki Szemle*, 2004. 25. sz. 26. (továbbiakban: Horváth–Kubinszky, 2004.)

238 Lacrițeanu–Popescu, 2003. 303.

lassan haladt előre. A vállalkozó nem tudta betartani a határidőt és a munkálatok 1876 végén átmenetileg leálltak. A munkálatok újrakezdését hátráltatta az 1877–1878-as orosz-román–török háború. A háború befejezése után a vasút kiépítését, 1878 júniusában a francia Leon Guilloux vállalta el,²³⁹ de ekkor már biztossá vált, hogy a nemzetközi szerződésben megállapított időpontra a vonal nem készül el.

Mint már említettük, az 1874-ben megkötött egyezmény értelmében a két csatlakozási pontnak egyszerre kellett megnyílnia. A Temesvár–Orsova–Vercierova–Craiova–Pitești vasút kellő időben elkészült. A magyar területen Orsováig, a román területen pedig Vercierováig²⁴⁰ üzembe is helyezték a vonalat. A magyar kormány az Orsova–Vercierova vonal forgalomba helyezését hátráltatta. A két kormány 1879. március 4-én megkötött pótegyezményben megegyezett a Temesvár–Orsova–Vercierova–Turnu Severin vonal 1879. május 1-jei közforgalomnak való átadásában.²⁴¹ Másrészt mind a két fél kötelezte magát, hogy a Brassó–Ploiești vonalat mindenki a maga területén legkésőbb 1879. december 1-ig kiépíti és üzembe helyezi. Az egyezmény szerint a Brassó–Predeal–Sinaia és a Câmpina–Ploiești részt legkésőbb 1879. május 30-ig át kellett adni a forgalomnak. A román fél vállalta, hogy Sinaia és Câmpina állomások közt – míg a vasútépítés befejeződik – rendes fuvarszolgálatot létesít.²⁴²

A magyar fél a Brassó–Tömös–határszél vonalon 1879. május 26-án megtartotta a műtanrendőri bejárást.²⁴³ A próbavonatot a predeali állomáson a román kormány küldöttei ünnepélyes keretek között fogadták.²⁴⁴ A román fél a Predeal–Sinaia és Câmpina–Ploiești szakaszokat csak 1879. június 10-én adta át a forgalomnak, így a magyar rész megnyitását is erre az időpontra halasztották el. A Sinaia–Câmpina vonal 1879. december 1-jén nyílt meg, így létrejött az orsovai csatlakozási pont mellett a második közvetlen vasúti csatlakozás Budapest és Bukarest között.²⁴⁵

A Brassó–Predeal vasútvonal megnyitásával az erdélyi vasútvonal bekapcsolódott a nemzetközi forgalomba. A romániai piac volt az erdélyi termékek egyik legfontosabb felvevő piaca, így a vasúti kapcsolat megteremtése megkönnyítette a régió áruinak kijutását Romániába.

239 Uo.

240 A Pitești–Slatina–Craiova–Virciorova vasútvonalat 1875. január 5-én nyitották meg a forgalom előtt.

241 MVK, 1880. XVIII.

242 Uo.

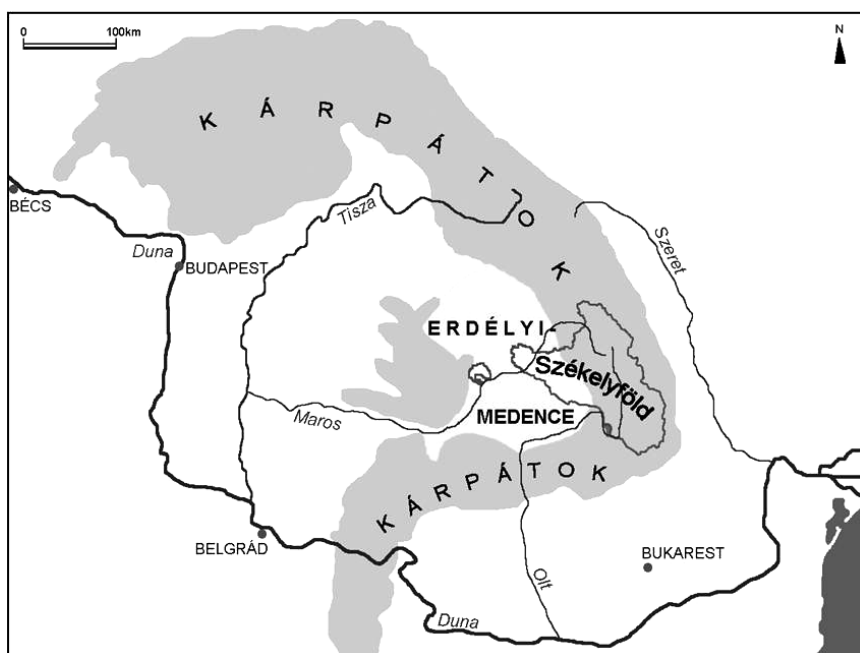
243 *Műtanrendőri bejárást*, a vonal átadása előtt egy bizottság végigjárta a pályát és felülvizsgálta az elvégzett munkát és a vasútvonal biztonságát.

244 MVK, 1880. XVIII.

245 Uo.

III. Székelyföld a vasútépítés korszakában

Székelyföld két természetföldrajzi tájegység, a Keleti-Kárpátok és az Erdélyi-medence területén helyezkedik el. A hagyományos történelmi, közigazgatási egységek, a székek, majd később a székely vármegyék a természeti adottságok függvényében szerveződtek.¹ A hegyvonulatok, hegyközi medencék, dombságok és a vízhálózat döntő szerepet játszottak a térség falvainak és városainak létrejöttében, a gazdasági-, társadalmi folyamatok változásaiban és a modern közlekedési hálózat kialakulásában.



10. ábra. Székelyföld természetföldrajzi arculata.²

1 Elekes Tibor: Székelyföld közigazgatás-földrajzi változásai a 13. századtól napjainkig. In: *Földrajzi Közlemények*, 2011. 135. évf. 4. sz. 415.

2 Uo. 416.

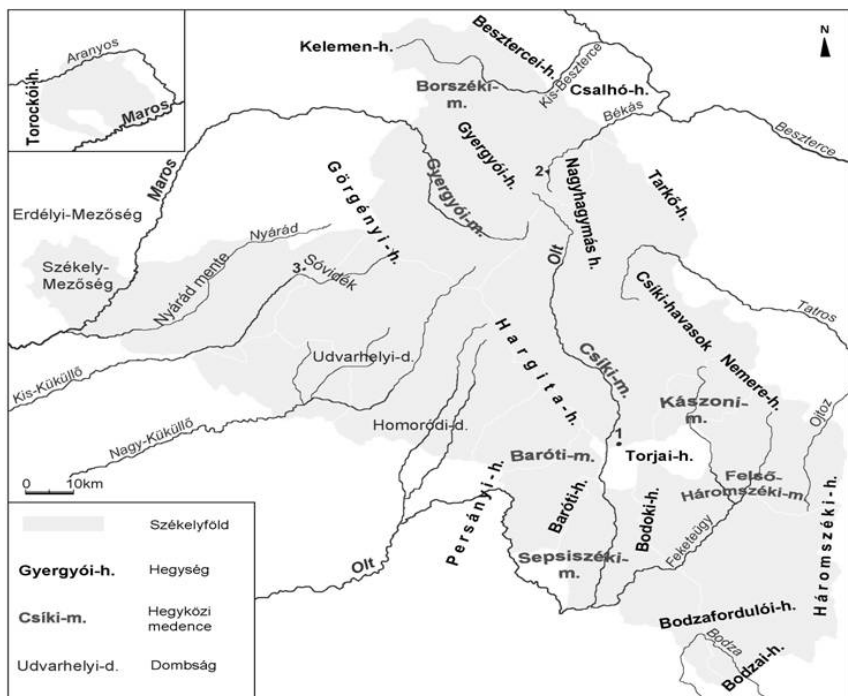
Székelyföld északi és keleti határát a Keleti-Kárpátok hegyvonulatai képezik: a Gyergyói-havasok, Besztercei-havasok, Hagymás-hegység, Tarkó, a Csiki-havasok és a Nemere-hegység. A régió dél-keleti részét a „Kárpátkanyari-hegyvidékként” is emlegetett Háromszéki-, Bodzai- és Brassói-havasok határolják. A Keleti-Kárpátok legfelső nyugati vonulatát vulkanikus hegyek képezik, mint a Kelemen- és a Görgényi havasok, valamint a Hargita. Európa egyik leghosszabb összefüggő vulkáni hegyvonulata, a Hargita vízválasztóként is működik az Olt és a Nagy- és Kis-Küküllő medencéi között, ugyanakkor évszázadokon át a székelyföldi közigazgatási egységek határát is képezte. A Keleti-Kárpátok szorosokon és hágókon keresztül egymásba fűzött hegyközi medencéi Székely-medencesorként is ismertek. A kisebbek közül érdemes megemlíteni a Bélbori-, Borszéki-, Kászoni-, Baróti- és Bodzafordulói medencéket. A nagy medencék a Maros felső folyása mentén kialakult Gyergyói-medence, illetve az Olt folyása mentén húzódó Csiki- és Háromszéki-medence.³

Székelyföld nyugati része az Erdélyi-medence keleti részét képezi. Az Erdélyi-medence a Keleti- és Déli-Kárpátok, valamint az Erdélyi-Érchegység közé ékelődő, keletről nyugatra, illetve észak-nyugati irányba fokozatosan lejtő dombos tájegység. Székelyföldhöz tartozik az Erdélyi-Mezőség dél-keleti, a Küküllők dombság keleti része, valamint a peremterületek több kistája.

A székelyföldi vízhálózat gerincét a Nagy-Hagymás térségéből eredő Maros és Olt képezi. A Maros legjelentősebb székelyföldi mellékágai: a Görgény és a Nyárad. A Kis- és a Fehér-Nyikót is felfűző Nagy-Küküllő és a Kis-Küküllő egyesülésük után szintén a Marosba ömlenek. Az Olt a Székelyföldön a Kászon-patakkal bővülő Feketeügy, valamint a Hargitából eredő Nagy- és Kis-Homoród vizét gyűjti össze. A Szeret Székelyföldről érkező mellékvizei a Besztercebe ömlő Kis-Beszterce és Békás-patak, a Tatros az Ojtozi-zal, valamint a Bodza.

A folyó- és patak völgyek, a folyómenti síkságok, hegyvonulatok és medencék tagoltsága lehetővé tették kisebb öngazgatási egységek kialakulását. Így földrajzilag elszigetelt kistajak jöttek létre, hatást gyakorolva a gazdasági és társadalmi fejlődésre. A települések nagy része a folyóvölgyek mentén vagy a völgyteraszokon helyezkedik el. A folyók által kialakított széles völgyek síkján, mint például az Olt, Maros és Feketeügy mentén jelentős mezőgazdasági területtel rendelkező nagy falvak alakultak ki. A folyóvizek által erősen felszabdalt nyugati dombvidék térségében (Udvarhely, Keresztúr vidéke és Maros vármegye keleti része) meghúzódó keskeny völgyekben apró településekkel találkozunk. A folyók jelentőségét növelte a folyómentiség településképző és településfejlesztő hatása. A folyók határozták meg a közutak, majd a vasútvonalak irányát.

3 Uo.



11. ábra. Székelyföld domborzata és vizei (1.Szent Anna-tó, 2.Gyilkos-tó, 3. Medve-tó)⁴

Székelyföld az 1876-os közigazgatási átszervezésnek köszönhetően négy közigazgatási egységre tagolódott: Udvarhely vármegye Székelyudvarhely, Maros-Torda vármegye Marosvásárhely, Csík vármegye Csíkszereda, Háromszék vármegye pedig Sepsiszentgyörgy székhellyel. A megszűnt székely székek és a létrejött vármegyék területileg nem fedték egymást. A történelmi Székelyföld mellé a közigazgatási átszervezés által más térségeket is csatoltak. Az adminisztratív átszervezésnek köszönhetően egy etnikailag vegyes Maros-Torda vármegye és három abszolút többségben magyarul lakta (Csík, Udvarhely és Háromszék) vármegye jött létre. Maros-Torda vármegye területén közel azonos arányban éltek románok és magyarok, illetve kisebb százalékban, Szászrégen térségében szászok. Románok nagyobb tömbben a Maros völgyének mezőségi és felső szakaszán, valamint a Görgény völgyében éltek. Az egykori Maros szék területét, Marosvásárhelyt és a Nyikó mentét, illetve a Kis-Küküllő felső részét magyarok lakták egy-két falu kivételével. A mezőségi falvakra a magyar-román együttélés volt a jellemző.

4 Uo. 417.



12. ábra. A történelmi székely székek⁵

Székelyföld népsűrűsége országos szinten az egyik legalacsonyabb, az 1890-es népszámlálás szerint egy négyzetkilométerre 33,6 személy jutott, míg a történelmi Magyarország átlagos népsűrűsége egy négyzetkilométerre 53,8 lélek.⁶ A régió alacsony népsűrűségének oka a földrajzi körülményekben keresendő, másrészt a vizsgált időszakban volt a legerősebb a székely kivándorlás Romániába, illetve az amerikai kontinensre.

5 Uo. 419.

6 MvKI, 1892. 18.

	Terület km ²	Lakosság száma				
		1869	1880	1890	1900	1910
Csík	4493	107 285	110 940	114 110	128 382	145 720
Háromszék	3558	110 055	125 520	130 008	137 261	148 080
Maros-Torda	4324	92 398	158 999	177 860	197 618	219 589
Udvarhely	3418	98 224	105 520	110 132	118 275	124 173
Összesen	15 791	407 962	500 736	532 110	581 536	637 662

III. Táblázat. Székelyföld népessége.⁷

Az 1876-os közigazgatási átszervezésnek köszönhetően átalakult Székelyföld városhálózata is. Több település, mint Bereck, Oláhfalva és Illyefalva elveszítette városi rangját. A korábbi nemes város, taxás város, mezőváros kategóriák megszűntek. Marosvásárhely törvényhatósági város rangot kapott, míg a többi város: Csíkszereda, Székelyudvarhely, Sepsiszentgyörgy, Kézdivásárhely, majd 1907-től Gyergyószentmiklós rendezett tanácsú városok lettek. Marosvásárhely kivételével a székely városok a kisvárosok kategóriájába sorolhatóak, az első világháború előestéjén egyedül Székelyudvarhely lakossága haladta meg a 10 ezer főt.

Az 1848–1849-es polgári forradalmat követően jelentős gazdasági és társadalmi átalakulásnak lehettünk tanúi Székelyföldön. A jobbágyfelszabadítás, a rendi kiváltságok eltörlése utat nyitott a polgári és tőkés fejlődésnek, amelynek a velejárója a gazdasági- és tulajdonviszonyok átalakulása volt.⁸ A gazdaság fejlődése a közép-kelet-európai modernizáció sajátos útján történt. A polgári forradalom megteremtette a korszerűsödés általános kereteit, de ez nem hozta magával automatikusan a modernizáció feltételeit is.⁹

A történelem folyamán akár Magyarország, akár Erdély viszonylatban vizsgáljuk Székelyföldet, mindig a periférikus helyzet volt rá a jellemző. Ezzel együtt járt a gazdasági elmaradottság, a belső piac korlátozottsága, a hitel modern formáinak és a gyáriparnak a teljes hiánya, a közlekedési viszonyok fejletlensége, az urbanizáltság alacsony színvonala. Székelyföldre, de egész Erdélyre érvényes, hogy az európai periféria országaiban az új közlekedési rendszer kiépítése gyakorlatilag

7 *A marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara jelentése az 1891-es évről.* Marosvásárhely, 1892, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara. 18. (továbbiakban MvKI, 1892.) *Erdély etnikai és felekezeti statisztikája. I. Kovászna, Hargita és Maros megye. Népszámlálási adatok 1850–1992 között.* (összeállította: Varga E. Árpád) Budapest–Csíkszereda, 1998, Pro-Print Könyvkiadó. 15–19.

8 Zepezsaner Jenő: Előtanulmány a megkésett székelyföldi polgárosodásról. In: *Korunk*, 1994. 6. sz. 108. (továbbiakban: Zepezsaner, 1994.)

9 Szász Zoltán: Gazdaság és társadalom a kapitalista átalakulás korában: In: *Erdély története. 1830-tól napjainkig.* (szerk. Szász Zoltán) III. köt. Budapest, 1986, Akadémiai Kiadó. 1510. (továbbiakban: Szász, 1986.)

megelőzte a gazdaság más területeinek átalakulását, és éppen maga a vasút adta a döntő ösztönzést a mezőgazdaság, a kistermelő ágazatok, de maga az ipar fejlődéséhez is.¹⁰

A székely lakosság nagy része vidéken élt és elsősorban mezőgazdasággal foglalkozott. Székelyföld birtokviszonyaira a kisbirtok volt a jellemző. A székelyföldi társadalom egyik legsúlyosabb problémája a földkérdés volt. A hagyományos földbirtoklási, örökösödési rendszer, valamint a népszaporulat az amúgy is kisméretű parasztbirtok szétforgácsolódásához vezetett. A székelyföldi birtokfelaprózódást jól példázza egy 1879-es alispáni jelentés, amely szerint Udvarhely megyében 509 636 katasztrális hold földbirtok volt, amelyen 44 712 földbirtokos osztozott, de 42 208 földműves birtoka 5 holdon alul volt és csak 2 504 birtokosé haladta meg az 5 holdat.¹¹ Egy kiscgazdaság fő feladata a család eltartása és jövőjének biztosítása volt, ehhez azonban akkora birtokra volt szükség, amelyen megtermelhette az évi gabonaszükségletét és amely biztosította a gazdálkodáshoz szükséges állattállomány takarmányozását. Mindehhez a birtok nagysága el kellett hogy érje legalább a 8 holdat. A 19. század végén azonban a székely családok 47,68%-a törpebirtokkal rendelkezett, vagyis 5 holdnál kisebb birtokkal, ami nem tudta biztosítani a megélhetés alapjait.¹² Az 5–100 holdas kategóriába tartozó kiscgazdaságok a székely gazdaságok mintegy felét tették ki. A közép- és nagygazdaságok aránya alig haladta meg az 1%-ot, ennek is nagy része közbirtokossági erdőgazdaság volt.¹³

A marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara 1891-es jelentése szerint Székelyföld területének 49%-a erdő, 22%-a szántóterület. Ez jóval elmaradt a szántóterületek országos aránya mellett, amely meghaladta a 41%-ot.¹⁴ A mezőgazdaság elmaradottságára utal a székelyföldi állattenyésztés helyzete, a takarmánytermesztésének összetétele. Országos szinten a takarmánytermelés értékének 55,9%-át a szántóföldi takarmányok adták, 32,7%-át a kaszálók, és 11,4%-át a legelők.¹⁵ Ezzel szemben a négy székely vármegye területén átlagban a rétek adták a takarmánytermelés 65%-át, a legelők 12%-át, a szántók csak 23%-át.¹⁶ Csik vármegyében, ahol a növénytermelés számára a természetföldrajzi és éghajlati adottságok a legkedvezőtlenebbek voltak, az állattenyésztésre helyezték a hangsúlyt, de ez az ágazat nem tudta pótolni a növénytermelésből származó alacsony jövedelmet. Az állattenyésztés fejlődésének akadálya a takarmány hiánya, a

10 Berend T. Iván–Ránki György: *Gazdasági elmaradottság, kiutak és kudarcok a XIX. századi Európában. Az európai periféria az ipari forradalom korában.* Budapest, 1979, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. 93. (továbbiakban: Berend–Ránki, 1979.)

11 Zepeczaner, 1994. 109.

12 Egyed Ákos: *A székelyek rövid története a meglepedéstől 1918-ig.* Csíkszereda, 2006, Pallas-Akadémia Könyvkiadó. 265. (továbbiakban: Egyed, 2006.)

13 Uo.

14 MvKI, 1892. 24.

15 Nagy Mariann: *A magyar mezőgazdaság regionális szerkezete a 20. század elején.* Budapest, 2003, Gondolat Kiadó. 45. (továbbiakban: Nagy Mariann, 2003.)

16 Uo. 46.

meglévő községi legelők elhanyagoltsága és okszerűtlen kihasználása volt. Székelyföldön a legeltetésen alapuló állattenyésztésről az istállózásra való áttérés lassan ment végbe. Ezért, mint ahogy a későbbiekben is látni fogjuk, a kapásnövények és szalastakarmányok termelése csak a 19–20. század fordulóján terjed el, megynként eltérő mértékben.

A székely földbirtokviszonyok nem tették lehetővé egy modern mezőgazdaság megteremtését. A felaprózódott földek, az elavult földművelési és állattenyésztési technika miatt a parasztgazdaságok nagy része nem volt életképes. A székelyföldi birtokosok, ha pénzt is tudtak felhalmozni, azt nem gépekre, hanem újabb földterületek vásárlására költötték. Az általános földéhség leginkább a kivándorlásban csapódott le. A kisbirtokosok azon része, amely helyben maradt, a mezőgazdasági termelést a szezonmunkák szünetében háziipari és kisipari foglalkozással egészítette ki. A megélhetésért folytatott mindennapos munka során alakult ki az ún. „*ezermester székely*” típusa.

A 19. század második felében Székelyföld mezőgazdaságában szerkezetváltásra került sor. Növelték a megművelhető területek arányát, rátértek a váltógazdaságra, megtörtént az alapvető eszközváltás. Azonban ez a folyamat is lassú volt. 1879-ben az egész Székelyföld területén 28 gőzzel hajtott cséplőgép és 18 vetőgép volt, amelyeket döntően Háromszék és Maros vármegyékben használtak. Udvarhely vármegyében nem volt gőzcséplőgép, Csík vármegyében vetőgép.¹⁷

A modern mezőgazdaság és erdőgazdálkodás szükségessé tette a birtokarányosítás és tagosítás, valamint a telekkönyvezés végrehajtását. A strukturális változások idején azonban több visszaélésre került sor. A 19. század utolsó évtizedeitől jelentős erdő- és legelőterületek kerültek a székely közbizonyból ügyes üzleti vállalkozók vagy egy-két élelmes közép- és nagybirtokos kezébe. Felgyorsult a paraszti erdők közös birtoklásának felbomlása. A fakeskedők felvásárolták a szegény családok erdőrészét, s amint 100 holdnál nagyobb erdőjogot szereztek, kérhették az elkülönítést, majd hozzáláttak az erdőkitermeléshez. A székely megyékben 1907-ig a közös erdőbirtokok harmadát ezzel a módszerrel szüntették meg.¹⁸ A közigazgatási és erdészeti hatóságok tehetetlenül nézték a földbirtok-spekulációt, amelyek még inkább átalakították Székelyföld gazdasági és társadalmi palettáját. A fent említett folyamatok következtében jelentős agrárszegénység alakult ki, amelyet egy fejlettebb gazdasági rendszerben az iparnak kellett volna felszívnia, ezzel azonban Székelyföld nem rendelkezett. A vidék alacsony vagyoni és jövedelmi szintjét jól érzékelteti, hogy országos szinten a birtokosok közül itt volt a legmagasabb azoknak az aránya, akik évente 5 koronánál kevesebb adót fizettek és a legkisebb azoké, akik 50 koronánál többet adóztak.¹⁹

17 *A Székely Művelődési és Gazdasági Egylet Marosvásárhelytől 1884. évi szeptember hó 25-én tartott nagygyűlésének emlékkönyve.* Marosvásárhelytől, 1884, A Székely Művelődési és Közgazdasági Egylet. 60.

18 Szász, 1986. 1535.

19 Nagy Mariann, 2003. 266.

A székelyföldi gazdasági élet fejlődésének egyik hátráltató tényezője a tőkehiány volt. A fejletlen viszonyoknak köszönhetően a régióban hosszú ideig hiányzott a modern hitelrendszer. A kiegyezést követően Székelyföldön is bankok és takarékpénztárak létesültek. 1877-ben összesen 7 pénzügyi intézet működött a térségben: 2 Marosvásárhelyen, 2 Székelyudvarhelyen, 1 Sepsiszentgyörgyön, 1 Kézdivásárhelyen és 1 Székelykeresztúron.²⁰ A 19–20. század fordulójára minden székelyföldi város rendelkezett egy-két hitelintézettel, amelyek többnyire kisvállalkozások voltak és főként kölcsönügyletekkel foglalkoztak, hogy a tőkájuk gyorsan megtérüljön. Ugyanebben az időszakban a Monarchia nagy bankjai, különösen a budapestiek elkezdték kiépíteni vidéki hálózatukat. A székelyföldi bankok egy része a fővárosból érkező tőkével működött.²¹ Az itteni vasútépítkezéseknél, mint látni fogjuk, úgy a helyi, mint az országos pénzügyi intézetek jelentős szerepet játszottak.

A székelyföldi bányászatot és az ipart archaikus viszonyok jellemezték. Székelyföld egyik legjelentősebb ásványi kincse a só, amelyet Parajdon bányásztak. A parajdi só azonban, a désaknai vagy a marosújvári sóbányászat mellett, háttérbe szorult és a 20. század elejéig a szűk székely régió ellátására korlátozódott. A vasércbányászat és -feldolgozás terén megemlíthetjük a fülei, bodvaji vashámorokat, a szentkeresztbányai vasfeldolgozó üzemet vagy a balánbányai rézbányát. A vasút hiánya miatt ezen létesítmények egy része megszűnt, másik részük pedig az illető kistérség szükségleteinek kielégítésére rendezkedett be. A székelyföldi térség egyik legjelentősebb bányatelepe az 1872-ben megnyitott köpeci barnaszénbánya volt. A bánya 1877-ben 24 ezer tonna, a 20. század elejére már 50 ezer tonna barnaszén termelt. A köpeci lignitet kezdetben Romániába szállították, majd sikerült megoldani, hogy a termelés egy részét átvegye a MÁV, bár a köpeci szén csak a zsilvölgyi szénnel keverve tudták a mozdonyokon használni.²² A köpeci szénbánya a tőkehiány, a salgótarjáni és zsilvölgyi bányák versenye, valamint a természeti adottságok miatt nem tudott olyan fejlődést megvalósítani, mint a Zsilvölgyi bányatelepek. A székelyföldi bányászat és vaskohászat mindig függött a gazdasági konjunktúrától és kisszámú személynek tudott megélhetést nyújtani, termékei csak a helyi piacon voltak jelen.

A mezőgazdasági termékek egyik legjelentősebb feldolgozója a szeszgyárak voltak. Csík megyében 1, Háromszéken 28, Maros-Torda vármegyében 9, Udvarhely vármegyében 5, tehát Székelyföldön 1879-ben összesen 43 szeszgyár létezett. A legjelentősebb szeszfeldolgozó központok Marosvásárhelyen és Kézdivásárhelyen létesültek, az utóbbi helyen 12 szeszgyár működött.²³

20 Kozma Ferencz: *Székelyföld közigazgatási és közművelődési állapota*. Budapest, 1879, Székely Művelődési és Közigazgatási Egyesület. 376. (továbbiakban: Kozma, 1879.)

21 Pál, 2003. 287.

22 Szász, 1986. 1550.

23 Kozma, 1879. 284.

Ezzel szemben műmalom²⁴ a '70-es években mindössze egy működött Baróton. A szükségleteket a szinte minden falu határában működő vízimalmok vagy közönséges lisztelő malmok biztosították. A fent említett ipari vállalatokon kívül megemlíthető a parajdi gyufagyár, a borszéki, bükszádi üvegyár, a sepsiszentgyörgyi Székely Szövőgyár, valamint a dohánygyár. A nagyobb ipari vállalatok hiányában és a kedvezőtlen mezőgazdasági viszonyok következtében kialakuló munkaerő-fölösleg fakitermelés, fa, ásványvíz és háziipari cikkek árusítása vagy fuvarozása révén próbált keresethez jutni. A Gyergyói- és Csiki-medence lakói a fakitermelés, tutajozás mellett marhatenyésztéssel is foglalkoztak. Jelentős kereseti forrást jelentett az ásványvízzel való kereskedés a ditrói, szárhegyi és más székelyföldi falvak lakóinak.

A székelyföldi nagyipari erdőkitermelés a vasutakkal kezdődött meg. A székely vármegyékben létesült, kis tőkével rendelkező fűrésztelepek mellett megjelentek a budapesti vagy bécsi nagyvállalatok. A Maros völgyében és Háromszék vármegyében több bécsi és budapesti vállalkozó létesített fűrésztelepet, üzemet. Például a gyergyói térségben a székely körvasút kiépítése után létesült: a bécsi és budapesti tőkeérdekeltséghez tartozó *Alfalui Faipari Részvénytársaság*, a budapesti érdekelt-ségű *Gyergyószentmiklósi Erdőipari Részvénytársaság*, a budapesti *Schmergel Testvérek fűrésztelepe*, Putnán a budapesti *Mahrer Benő és Társa cég*, Várhegyen *Székypataki Erdőipari Részvénytársaság*, Galócáson a Neuschloss-Naschitzki érdekelt-séghez tartozó *Lomási Erdőipari Részvénytársaság*.²⁵

A székelyföldi ipart a kis- és háziipar képviselte, amelynek piaca elsősorban a Kárpátokon túli területeken volt. A székely házi- és kisipar fejlődését derékba törte az Osztrák-Magyar Monarchia és Románia közti vámháború (1886–1893). A vámháborúnak köszönhetően a székely ipar elvesztette évszázados múlttal rendelkező piacát és szembe találta magát az éppen a kiépülő vasútvonalon, nyugatról érkező, olcsó nagyipari áruval. Így a hagyományos székely kis- és háziipar szintén válságos helyzetbe került akkor, amikor e térségben alig volt ipari létesítmény. Az állam a szűkre szabott liberális gazdaságpolitika keretei között igyekezett a régió segítségére sietni. A székely ipari termékek képtelenek voltak felvenni a versenyt a belső piacon az olcsó cseh, osztrák vagy akár magyar gyáripari árukkal, míg a romániai piacról teljesen kiszorultak. A politikusok és gazdasági körök nyomására a kormány segítő akcióba kezdett. A Hitelbank közreműködésével állami megrendeléseket adtak az erdélyi határszéli vállalatoknak, kézműveseknek. A Földművelésügyi-, Ipar- és Kereskedelmi Minisztérium 1886. augusztus 1-jén Brassóban Áruközvetítő Irodát szervezett, amelynek feladatköre új piacok szerzése

24 *Műmalom*, más néven hengermalom, olyan ipartelep, amely a közönséges malomkövek helyett rovátkolt acélhengerekkel felszerelt úgynevezett hengerszékeket használ a lisztőrléshez. In: <http://www.netlexikon.hu/yrk/Gbyanv/15235>. (letöltve 2012. 10. 27.)

25 Endes Miklós: *Csik-, Gyergyó-, Kászonszékek (Csik megye) Földjének és népének története 1918-ig*. Budapest, 1994, Akadémiai Kiadó. 416.

volt a helyi iparosok számára.²⁶ A minisztérium a katonaságnak bakancsokat, a csendőröknek, rendőröknek kalapokat, a vasutasoknak, börtönőröknek, rendőröknek posztót, takarót, cipőt, csizmát, vásznat, üvegárut, papírt rendelt. Az intézkedéseket tarifakedvezményekkel és adóelengedésekkel egészítették ki.²⁷

A vámháború következményeit leginkább Háromszék vármegye és Kézdivásárhely szenvedte meg. A város kisiparának működésében meghatározó volt a moldvai határ közelsége, mind a nyersanyagbeszerzés, mind a piac szempontjából. A vámháború miatt a kézdivásárhelyi kisiparosok egy része áthelyezte műhelyét a szomszédos moldvai helységekre.²⁸ A vámháború után a székelyföldi kis- és háziipar többé nem tudta visszahódítani a romániai piacot. A vámháború végül is felgyorsította az elavult ipari struktúrák eltűnését. A gyáripar lassan, de kialakította piacait a román térségben is, előbb vagy utóbb a székely kisipari termékek egyébként is kiszorultak volna az ottani piacról. A váltás kényszere tehát szükségszerű volt.

Székelyföld gazdasági egységként való kezelésére a kormány Marosvásárhely székhellyel 1891-ben megszervezte a Kereskedelmi és Iparkamarát. Ezt megelőzően Maros-Torda vármegye a Kolozsvári Kereskedelmi és Iparkamarához,²⁹ míg Csík, Udvarhely, Háromszék vármegyék a Brassói Kereskedelmi és Iparkamarához³⁰ tartoztak. A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara elsőrendű feladatának tartotta Székelyföld gazdasági helyzetének felmérését, az ipar és a kereskedelem fejlesztését anélkül, hogy a gazdaság más ágazatait elhanyagolta volna. Működése ideje alatt legfőbb teendőiként a következőket jelölte meg: a székelyföldi vasúthálózat kiépítése, ipartestületi intézmények modernizálása, ipari szakoktatás hálózatának kiépítése és fejlesztése, a székely kivándorlás csökkentése, szövetkezeti mozgalom támogatása, posta- és telefonhálózat továbbfejlesztése.³¹

A gazdasági és társadalmi elmaradottság, majd a vámháború hatása a székelység tömeges kivándorlásában mutatkozott meg. Hegedüs Lóránt szerint a 19–20. század fordulóján százezer körül lehetett a romániai kivándorlók száma

26 MOL K 168–451. csomó–1887–38. tétel–59.

27 Szász, 1986. 1522.

28 Kézdivásárhely iparosainak válságkezelő taktikáját jól érzékelteti: Nagy Botond: Megélhetési taktikák válság idején: Kézdivásárhelyi csizmadia- és cipésmesterek az osztrák-magyar-román vámháború körülményei között. In: *Acta Siculica*. Sepsiszentgyörgy, 2010. 419.

29 A Kolozsvári Kereskedelmi és Iparkamara megszervezését az osztrák Kereskedelmi Minisztérium 1850. március 26-án rendelte el. Az alakuló gyűlésre azonban 1851. január 11-én került sor. A kamara területe kiterjedt a magyar vármegyékre és Marosszékre, majd Maros-Torda vármegyére. *A Magyar Kereskedelmi és Iparkamarák keletkezésének, fejlődésének és működésének története. 1850–1896.* (szerk. A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara.) I. rész. Budapest, 1896, Pesti Könyvnyomda Részvénytársaság. Függelék. 5.

30 A Brassói Kereskedelmi és Iparkamara szintén 1851. január 20-án alakult meg, területe kiterjedt a szász székekre, Fogaras vidékére és Székelyföld nagy részére. Uo.

31 Egyed Ákos: Gazdasági gondolkodás Erdélyben a XIX. században. In: *Az erdélyi magyar gazdasági gondolkodás múltjából. (XIX–XX. század)* (felelős szerk. Somai József) Kolozsvár, 2001, Romániai Magyar Közgazdász Társaság. 49.

Erdélyből.³² A székelység eladósodása és elvándorlása az erdélyi magyarság fennmaradását kérdőjelezte meg, valamint azt a veszélyt fogalmazta meg, hogy felgyorsul a magyarság asszimilációja. A székelysége a kortársak úgy tekintettek, mint a magyarság keleti védőbástyájára, amely megakadályozza az erdélyi magyarság felszívódását az egyre terebélyesedő román nemzettestbe. A kivándorlást a különböző politikai erők és érdekvédelmi szervezetek eltérő elképzelések alapján szerették volna orvosolni, legtöbbször anélkül, hogy a migráció igazi okát megvizsgálták volna. A liberális gondolkodástól idegen volt, hogy a kormányzat beavatkozással korlátozza az egyén lehetőségét arra nézve, hogy maga válassza ki a helyet, ahol élni és dolgozni akar. A gazdasági liberalizmus azt vallotta, hogy a tőke és a javak szabad áramlása biztosítja az ipar és más vállalkozások számára a legnagyobb hasznot. Ahogy a tőke és az áruk szabad cseréje vezet a legmagasabb hatékonysághoz és prosperitáshoz, ugyanúgy hasonló haszonnal jár a munkaerő, azaz a népesség szabad áramlása, így tehát szükséges a kivándorlás szabadsága.³³

A 19. század kilencvenes éveitől a magyar kormány a nemzeti nacionalizmus erősödése, illetve a nagybirtokosság érdekeit képviselő agrárius mozgalom hatására különféle megszorító, elsősorban rendészeti intézkedéseket próbált bevezetni a kivándorlás megfékezésére. Azonban már a kortársak is sokszor bírálták a kormány kivándorlás-politikáját, amelyet az első világháborúig egyfajta kettősség jellemezett. A kormány több alkalommal kifejezésre juttatta a kivándorlás szabadságát a gazdasági liberalizmus szellemében, másrészt pedig propagandájában a kivándorlás megakadályozására törekedett. A székelyföldi, valamint a tágabb értelemben vett erdélyi közművelődési és érdekvédelmi szervezetek figyelemmel kísérték a székelység problémáit és nyomást igyekeztek gyakorolni a budapesti kormányra, hogy nagyobb odafigyeléssel kezelje e peremvidék gondjait. A 19–20. század fordulóján megjelenő politikai diskurzusokban, közművelődési szervezetek által kibocsátott jelentésekben, a sajtóban a székely kivándorlás egyik okát az elhanyagolt székely infrastruktúrában találták meg.

Az első országos méretű kivándorlási tanácskozás az OMGE égisze alatt szerveződött meg, 1895-ben. Itt elhatározták egy Kivándorlási Bizottság megszervezését, amelynek feladatai közé tartozott többek között a székely kivándorlás tanulmányozása. A Kivándorlási Bizottság 1900-ban kezdte el tényleges működését és tervbe vette, hogy 1902-ben az ország négy különböző vidékén kivándorlási kongresszust szerveznek: Felvidéken, Dunántúlon, Délvidéken és Székelyföldön.

32 Hegedüs Lóránt: A székelyek kivándorlása Romániába. In: *Budapesti Szemle*, (szerk. Gyulai Pál) 111. köt. CCCVII. sz. Budapest, 1902. 71.

33 Puskás Julianna: *Kivándorló magyarok az Egyesült Államokban 1880–1940 között*. Budapest, 1982, Akadémiai Kiadó. 130.

Az 1902-ben Tusnádon megszervezett székely kongresszuson³⁴ több mint 350 személy vett részt, képviseltették magukat a minisztériumok, a székely vármegyék országgyűlési képviselői, közigazgatási vezetői, az erdélyi történelmi egyházak, különböző civil szervezetek, a hétfalusi csángók, valamint a bukaresti Magyar Társulat révén a regáti magyarok. A kongresszus szakosztályainak tárgyalási jegyzékét és határozatait figyelmesen végigolvasva szembetűnik, hogy minden előadó az állam erőteljes jelenlétét kérte a székelység gazdasági, társadalmi és közművelődési életében. Hegedüs Lóránt, aki maga is részt vesz a kongresszuson, két év múlva, találóan jegyzi meg, hogy: „Az állam ettől fogva kezd túlnőni egy mindenható és minden-leben-kanál hatalomnak földi keretein.”³⁵ A székely kongresszus legnagyobb eredménye, hogy felhívta a magyar közvélemény és kormány figyelmét a székelység problémáira, azonban a bajok megoldására már nem volt képes. A Székelyföld problémájára vonatkozóan, mint ahogy Venczel József írja: „A székelyek bajairól szóló jelentések századról-századra ugyanazt ismétlik, bár mindenik század meg volt győződve arról, hogy tett valamit a székelység érdekében.”³⁶

A tusnádi székely kongresszus hatására a magyar kormány nagyobb figyelmet szentelt a székelyföldi problémáknak. Megszerveződik a székelyföldi miniszteri kirendeltség és beindul a Székely Akció.³⁷ Az állam kezdeményező szerepvállalása jól látható azon intézkedésekből, melyek 1902-től indulnak el, így például kedvezmények biztosítása új állatfajták honosításához, kísérleti gazdaságok és telepek létesítéséhez, a kertgazdálkodás felkarolása, gazdakörök, tanfolyamok, szakmai kirándulások szervezése.³⁸ Székelyföldön volt a legmagasabb a magyar szürke marha aránya, ezért is szorgalmazta a székely akció a nyugati fajták tenyésztésének előmozdítását, a legelők feljavítását és a trágyázás elterjesztését.³⁹

34 Lásd bővebben: Gidó Csaba: Az 1902-es székely kongresszus és a székely kivándorlás kérdése. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok I.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály-Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2001, Litera Könyvkiadó. 51–67. Egyed Ákos: A Székelyföld közigazdasági és társadalmi helyzete az 1902-es székely tusnádi kongresszus tükrében. In: *Az erdélyi magyar gazdasági gondolkodás múltjából. (XIX–XX. század)* (felelős szerk. Somai József) Kolozsvár, 2001, Romániai Magyar Közgazdász Társaság. 189–206.

35 Hegedüs Lóránt: A kivándorlási kongresszusok eredményei. In: *Budapesti Szemle*, 1904. 117. köt. 326. sz. 188.

36 Venczel József: *A falumunka útján*. Székelyudvarhely–Budapest, 1993, Orbán Balázs Közművelődési Egyesület Kiskönyvtára. 89.

37 A Székely Akció történetéről lásd bővebben: Balaton Petra: *A székely akció története*. Budapest, 2004. Cartofil.

38 Róth András Lajos: Az állami beavatkozási politika kezdetei a Székelyföld mezőgazdaságába a XIX–XX. század fordulóján. In: *Emlékkönyv Csetri Elek születésének nyolcvanadik évfordulójára*. Kolozsvár, 2004, Az Erdélyi Múzeum-Egyesület kiadása. 413.

39 Nagy Mariann, 2003. 264.

1903–1908 között összesen 4496 szarvasmarha került kiosztásra, hozzávetőlegesen 1,5 millió korona értékben.⁴⁰ A fajtaváltás terén kifejtett akció eredményességéről azonban megoszlottak a vélemények, több székelyföldi gazda sajnálatát fejezte ki, hogy a kormány a nyugati piros-tarka, pinzgau, berni szimentáli szarvasmarha elterjedését támogatta, míg a több évszázados, jól bevált erdélyi magyar szarvasmarha-tenyésztés háttérbe szorult.⁴¹

A 19–20. század fordulóján Székelyföldön is lendületet vett a szövetkezeti mozgalom. Maros-Torda vármegyében Gidófalvi István, az Udvarhely vármegyei Homoród mentén Ürmösi József unitárius lelkész volt a legfontosabb szövetkezetszervező. A termelő és értékesítő szövetkezeteknek nagy szerepük volt egy-egy település vagy szűkebb vidék gazdasági viszonyainak javításában, az állattenyésztés fellendülésében.⁴²

Történtek előrelépések az ipar területén is. A Kereskedelmi Minisztérium már a 19. század utolsó két évtizedében kísérletet tett arra, hogy az ipari elmaradottságot és az iparos kivándorlás miatt kialakult munkáviszonyokat megváltoztassa az iparosoktatás támogatásával. A székelyföldi iparkamara területén 1892-től működött a marosvásárhelyi fa- és fémipariskola, 1893-tól a székelyudvarhelyi kő- és agyag ipariskola. Ugyancsak az iparoktatást és fejlesztését célozta az 1886-ban megalapított marosvásárhelyi Székelyföldi Iparmúzeum. Az intézménynek az volt a célja, hogy színvonalas mintadarabok bemutatásával segítsék és tegyék versenyképessé a Székelyföld kézmű- és háziiparát.⁴³

A mezőgazdasági akció mellett 1905-ben az állam irányításával elhatározták a székelyföldi ipari akció beindítását. Az ipari akció, a szórványosan jelentkező állami támogatás helyett egy széleskörű iparfejlesztést helyezett kilátásba. Az 1910-es évektől jelentős változások történtek Székelyföldön. Marosvásárhelyen 1911-ben már 35 olyan ipari egység volt, amely több mint 10 főt foglalkoztatott. A városban volt villanytelep, téglagyár, gázgyár, sörgyár, cukor- és kenyérgyár, bútorgyár, kőolaj-finomító stb. A város szomszédságában, Meggyesfalván körvonalazódott egy ipari negyed.⁴⁴ 1912-ben a marosvásárhelyi, 10 alkalmazottnál többet foglalkoztató ipari létesítményekben, összesen 2305 személy dolgozott.⁴⁵ Marosvásárhely esetében beszélhetünk egy jelentősebb számú ipari munkásságról.

40 Róth András Lajos: Fehér vagy tarka szarvasmarha? Érvek és ellenérvek a fajtaváltás kérdésében. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok VIII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2008, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 182.

41 Uo. 178–179.

42 Az erdélyi szövetkezeti mozgalomra lásd bővebben: *Szövetkezetek Erdélyben és Európában.* (felelős szerk. Somai József) Kolozsvár, 2007, Romániai Magyar Közgazdász Társaság.

43 Balaton Petra–Reisz T. Csaba: A székelyföldi ipari akció. In: *Levéltári Közlemények.* 77. (2006) 2. 66. (továbbiakban: Balaton–Reisz, 2007.)

44 Pál, 2003. 213.

45 *A magyar városok statisztikai évkönyve.* (szerk. Thirring Gusztáv) I. évf. Budapest, 1912, k.n. 306.

A többi székely városban leginkább fűrész-, bútorgyárat vagy szeszgyárat találunk. Csíkszeredában, 1912-ben mindössze egy fűrészgyár és egy sörgyár működött, összesen 30 alkalmazottal.⁴⁶ Kézdivásárhelyen a 10 szeszgyár mellett volt egy bútorgyár, épület- és bútorasztalos telep, mûmalom és két sörgyár. Sepsiszentgyörgyön állami beruházásnak köszönhetően dohánygyár és magánkezelésre szövögyár létesült. Székelyudvarhelyen fűrészgyár, cserépgyár, szeszgyár, bõrgyár működött 1912-ben.⁴⁷ A világháború kitörése előtt, 1913-ban dr. Bernády Györgyöt, a volt marosvásárhelyi polgármestert kinevezték iparfejlesztési miniszteri biztossá.⁴⁸ Jelentős eredményt azonban a háború kitörése miatt már nem tudott elérni.

A székelyföldi városok a 19–20. század fordulójától a kiépülõ polgári közigazgatás centrumaivá váltak, helyet adtak a modern polgári állam helyi adminisztratív- és közintézmény-hálózatának. Elõnyben voltak azok a városok, amelyek többes funkciót láttak el. Ezek egyre inkább az államra támaszkodtak, ideáljuk nem a liberális, hanem a „*paternalista*” állam volt.⁴⁹ A székelyföldi városok fokozatosan nyerték el egy modernizálódó polgári település képét. A 19. század utolsó évtizedétõl közigazgatási, közmûvelõdési és közegészségügyi intézmények székhezai épültek a városokban. Sor kerül a városok modernizálására: villanytelepek létesültek, kiépült a vízvezeték-rendszer, telefonhálózat stb.

Székelyföld gazdasági és társadalmi szinten 1867–1914 között a szerkezeti váltás idõszakát élte. A helyi társadalmi erõk és az állam támogatásának köszönhetően a régió elindult a modernizáció útján. Beluszky Pál⁵⁰ 12 modernizációs mutatót⁵¹ vesz alapul és ennek alapján kifejti, hogy a 20. század elején magyarországi viszonylatban Udvarhely vármegye erõsen visszamaradt, Csík és Maros-Torda a modernizációban visszamaradt, míg Háromszék a közepesen modernizálódott megyék közé tartozott.⁵²

46 Uo. 314-315.

47 Uo.

48 Balaton-Reisz, 2006. 84.

49 Pál, 2003. 600.

50 Beluszky Pál: Egy fél siker stációja (avagy a modernizáció regionális különbségei a századelõ Magyarországon) In: *Alföld és nagyvilág. Tanulmányok Tóth Józsefnek.* (szerk. Dövényi Zoltán) Budapest, 2000, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet. 307–311. (továbbiakban: Beluszky, 2000.)

51 Modernizációs mutatók: írni-olvasni tudás, orvoslatta holtak aránya, hitelintézetek, telefonálomások, gyáripari keresõk aránya, nem-agrárkeresõk aránya, tüzkár elleni biztosítások, jelzõlokhitek nagysága, polgári iskolai tanulók aránya, 100 ezer lakosra jutó kórházi ágyak száma, városodási szint. Beluszky, 2000. 316.

52 Beluszky, 2000. 318.

III. 1. A Magyar Keleti Vasút Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonal

Marosvásárhely a Mezőség, a Maros- és a Nyárámente, a Küküllő völgye, a folyókat egymástól elválasztó dombvidék, valamint a szomszédos hegyvidék és erdővidék lakóinak vásáros központja volt.⁵³ Erdélyben Kolozsvár, Nagyszeben és Brassó után Marosvásárhely számított a legfontosabb gazdasági, közigazgatási központnak.

1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876
12 687	12 608	12 612	12 439	12 249	11 930	11 998	11 907

IV. Táblázat. Marosvásárhely lakossága 1869–1876 között.⁵⁴

A fenti adatokból láthatjuk, hogy a város lakossága az 1870-es évek közepén fogyásnak indult, ennek hátterében a kolerajárvány állhatott.

Mezőgazdaság	Ipar	Kereskedelem	Értelmiségiek	Hivatalnokok
573 fő	2734	521	771	237

V. Táblázat. Marosvásárhely lakosságának foglalkozásbeli megoszlása az 1870-es években.⁵⁵

Először látásra meglepetést okozó az iparban érdekelt magas aránya, azonban e téren többnyire kisiparosokkal van dolgunk, akik saját maguk vagy egy-két segéddel állították elő termékeiket, és ezeknek nagy részét a helyi piacon, vagy a város közelében lévő településeken értékesítették. A kiegyezés időszakában Marosvásárhely legjelentősebb ipari létesítménye a Baruch Jeremiás-féle szeszgyár volt. Ezen kívül a városban volt 1 sörfőzde, 5 szeszgyár, 1 lisztelő gőzmalom, 5 lisztelő vízi malom, 1 fűrészmalom, 2 virágkertészet.⁵⁶ Marosvásárhely a 19. század második felében még agrár- és ipari-kereskedelmi jellegű város. A település bekapcsolódása az ország gazdasági életébe a vasúti hálózathoz való kapcsolódás révén ment végbe.

Az erdélyi fővasútvonal tervezetét Marosvásárhely szabad királyi város képviselő testülete 1867. november 23-án véleményezte. A képviselőtestület nem értett egyet a kormány javaslatával, válaszában nem egy Kolozsvár–Tövis–Segesvár–Brassó vonal, hanem egy Kolozsvár–Hadrév–Marosvásárhely–Nyárád-völgye–Köszvényes–Szováta–Parajd–Székelyudvarhely–Brassó vasút támogatása

53 Keresztes Gyula: *Vásárhelyen vásár tartatik...* Bukarest, 1996, Kriterion. 14.

54 *Magyar Statisztikai Évkönyv*. VI. évf. Budapest, 1879, Szerkeszti és Kiadja Az Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal. 67.

55 Pál, 2003. 643–644.

56 Népszámlálási adataink. *Székely Hírlap*, II. (1870. március 23.) 24. sz.

mellett szólalt fel. Érvrendszerük alapját az képezte, hogy így bekapcsolódna az ország gazdasági vérkeringésébe a Mezőség és Székelyföld is. A régió természeti adottságait kihasználva, fejlődésnek indulna a székelyföldi gyáripár, és munkához jutna a kivándorolni kényszerülő székelység.⁵⁷

A székelység igénye nem talált meghallgatásra és a jóváhagyott vasútvonal-terv alapján a város csak egy szárnyvonalhoz jutott, a Székelykocsárd–Marosvásárhely vasút kiépítésével. A vasútvonal átment Torda, Alsófőhé, Küküllő vármegyéken, és Marosoroszfalu révén Naszód vidékén is. Marosközében Marosvásárhely város mellett a vasút a nyárádgálfalvi járás három települését érintette: Meggyesfalvát, Maroskeresztúrt és Nyárádtót. Ezáltal öt különböző közigazgatási egységen haladt keresztül a vonal.

A szárnyvonal irányának kijelölésekor angol mérnökök is jelen voltak. „*Tegnap este nagy feltűnést okozott 14 köcsögkalapos idegen*” írta a *Székely Hírlap* 1869-ben.⁵⁸ A helybeli lakosság nagy érdeklődéssel figyelte a nemzetközi munkaerőt felvonultató vállalkozást, a különböző nemzetiségű munkások, mérnökök, vállalkozók szokásait, ruházatát, munkamódszerét és a magukkal hozott technikai eszközöket.

A város képviselő-testülete rendeletet adott ki, hogy a földeken felállított vasúti jelfákat a lakosság hagyja érintetlenül és ne akadályozza a munkálatokat.⁵⁹ A Waring angol vasútépítő társaság, miután 1868-ban elnyerte az erdélyi fővonal kiépítését, a Gyulafehérvár–Tövis–Marosvásárhely szárnyvasút építésének irányítását ifj. Perczel Mór mérnökre bízta.⁶⁰ A marosvásárhelyi állomás helyét a város déli peremén, a kolozsvári út mellett fekvő Houchard-kertben jelölték ki.⁶¹ Az építkezési munkálatok a város határában 1869. december 15-én kezdődtek el.⁶²

Az állomás és a vonal építésekor a munkások sok kárt tettek a környező földterületeken, leszedték a szántóföldek és a gyümölcsösök terményeit. Az épülő állomás mellett lekaszálták a helyi birtokosok búzáját, lucernáját és más terményekben is kárt tettek. A társaság a kisajátított területeken kívül még önkényesen újabb területeket is elfoglalt. A Waring-ház helyi képviselője, John Murdoch tárgyalásokat⁶³ kezdett a megkárosított személyekkel és a várossal. A tárgyalások

57 Arhivele Naționale Direcția Județeană Mureș (A továbbiakban: ANDJM) (Román Országos Levéltár Maros Megyei Kirendeltsége) Colecția documente filiala Mureș (Gyűjtemények és Oklevelek) 1506–1978. Fond 4. Nr. Inv. 318. 1867–794.

58 Gy. Fehérvárról. *Székely Hírlap*, I. (1869. január 30.) 8. sz.

59 ANDJM, Primăria municipiului Târgu-Mureș (Marosvásárhely város iratai) (továbbiakban PMTM) Fond 9. Nr. Inv. 107. 1869–105.

60 ifj. Perczel Mór (1848–1888) Angliában szerezte mérnöki oklevelét, részt vett a Magyar Keleti Vasút építésénél. 1875-ben mint vasúti felügyelő mérnököt Brassóba helyezték. 1876-ban őt bízták meg a Brassó–Predeal vasútvonal kiépítésével. A vasútvonal kiépítése után Szabadkára helyezték, 1885-ben kinevezték a Kolozsvári MÁV üzletvezetőség élére. 1888 tavaszán a budapesti üzletvezetőség élére került, itt dolgozik haláláig. (ifj. Perczel Mór. *Brassó*, IV. 1888. szeptember 29. 112. sz.)

61 A közelebbi napokban. *Székely Hírlap*, I. (1869. november 27.) 94. sz.

62 A városi képviselőtestület. *Székely Hírlap*, II. (1870. február 26.) 17. sz.

63 ANDJM, PMTM, Fond 9. Nr. Inv. 107. 1870–1043.

később megszakadtak és majd csak 1872 nyarán értesíti a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság Igazgatósága arról a várost, hogy befejeződtek a vasút által elfoglalt területek felmérési munkálatai és megkezdődhet a tulajdonosok kártalanítása.⁶⁴

A vonal egyes pontjainak, az állomások helyének megállapításánál sok esetben nem vették figyelembe a helyi közösség érdekeit. A vállalkozó arra törekedett, hogy minél kevesebbe kerüljön a vonal megépítése. Így például a marosludasi állomást a város határán kívül, a Maros folyó ellenkező partján építették meg. Híd hiányában azonban nem volt közvetlen összeköttetés a város és az állomás között.⁶⁵ A vasútvonal megnyitásakor így komoly nehézséget jelentett a városból az állomásra való eljutás. A Maroson átívelő híd végül 1873 novemberére készült el, két évvel a szárnyvonal megnyitása után.⁶⁶

Marosvásárhely határában 1869 decemberének elején megkezdődtek a földmunkálatok.⁶⁷ 1869–1870 telén az építkezési vállalkozó nagyobb csoportokba vonta össze mérnökeiket és ügynökeiket, egymást követő állomásokra osztva be őket. A Kuttyfalvánál épülő híd közelében egy raktár, a Maros mellett egy rakpart létesült a görgényi és gyergyói erdőségekből tutajon érkező faanyag átvételére. A Maroson átvezető hidakhoz szükséges tölgyfaanyag szállítására az építkezési vállalkozók mintegy 100 lovas fogatot tartottak fenn. A kuttyfalvi telepen felhalmozott faanyag feldolgozására gőzfűrészelt állítottak fel.⁶⁸ A Kuttyfalván állomásozó angol mérnököről a települést „*angol városnak*” is nevezték.

A vasútépítés jelentős erővel folyt 1870 tavaszán „*(...) az egész vonalon élénk mozgás, tevékenység uralkodik s miután sehol semmi komolyabb helyi nehézség elő nem fordul a hidak építése is a kész tervek s nagymértékben szállított anyagszerek mellett lényeges akadályra nem találhat, a munka körül alkalmazott szakemberek szerint a marosvásárhelyi szárnyvonalnak megnyitását egy év alatt, tehát jövő évi májusra bizton remélhetjük.*”⁶⁹

Ifj. Perczel Mór, mint a Waring cég megbízottja és Marosvásárhely között egyezség született, hogy a város határában téglavető telep létesüljön.⁷⁰ Mikó Imre közlekedési miniszter leiratában felhívta a város figyelmét, hogy az állomás és más felvételi épületek közvetlen szomszédságában a járművek hozzáférésére és elhelyezésére szükséges hely kijelölése és annak jó karban tartása a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság feladata, ám az oda vezető utat az illetékes törvényhatóságnak kell fenntartania.⁷¹

Egyre sürgetőbbé vált a fővonalhoz való csatlakozási pont mielőbbi megállapítása. A város képviselőtestülete feliratot küldött 1870 februárjában a kormányznak

64 Uo. 1872–948.

65 A gerend–maros-vásárhelyi. *Székely Hírlap*, I. (1869. december 1.) 95. sz.

66 A marosludasi indóházzal. *Erdély*, III. (1873. november 20.) 47. sz.

67 A vasúti földmunkálatok. *Székely Hírlap*, I. (1869. december 15.) 99. sz.

68 Az x–m.-vásárhelyi szárnyvonal. *Székely Hírlap*, II. (1870. április 27.) 34. sz.

69 Uo.

70 ANDJM, PMTM, Fond 9. Nr. Inv. 107. 1869–490.

71 Uo. 1870–1043.

és az országgyűlésnek, amelyben kérte, hogy a marosvásárhelyi szárnyvonal kiindulási pontját Gerendről ne Székelykocsárdra, hanem az egyenes vonalban fekvő Aranyosgyéresre vagy Tordára tegyék.⁷² A korabeli sajtóban végig lehet követni azt a polémiát, ami a csatlakozási pont megállapítása körül kialakult. Végül 1870 májusában a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság a kormány beleegyezésével a gerendi csatlakozási pont helyett a székelykocsárdi mellett döntött.⁷³ Ez egyben azt is jelentette, hogy a Marosvásárhely–Kolozsvár összekötés egy pár kilométerrel hosszabb lett, de ezzel szemben a Nagyvárad–Brassó vonal lerövidült.

Hosszú várakozás után 1870. szeptember 7-én átadták a forgalomnak a Kolozsvár–Nagyvárad vasútvonalat. A vasút közeledte tetten érhető volt az információ felgyorsulásában. „(...) városunk annyira közel van a fővároshoz, hogy az ott reggeli kiadásban megjelent lapok másnap délután már kezeink közt vannak.”⁷⁴ A marosvásárhelyi szárnyvonalon 1870. őszén fokozódtak a vasútépítési munkálatok és a marosvásárhelyi állomástól Nyárádtóig a vasút teljesen elkészült. A marosvásárhelyi lakosság tanúja lehetett, ahogy a „Berzenczey”⁷⁵ nevű mozdony „hatalmas sivítózás, füstölés és zakatolással haladt elé s hátra rajta 5–8 kavicsos sekeret vonva maga után. Az indóháznál is ugyan csak foly a furás faragás. (...) Mint halljuk az egész fehérvár–vásárhely vonalon nagy erélyvel dolgoznak, s úgy hisszük, hogy a munka már az őszön befejeződik.”⁷⁶

A korábban is említett pénzügyi gondok hatására a vasúti munkálatok ellenőrzésére a kormány 1870. december 27-én felügyelőket nevezett ki. A Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonalra 1871. február 1-ig Hauber Ágoston került, Marosludas székhellyel, őt februártól Ábel Nándor váltotta.⁷⁷ A Waring építkezési vállalat pénzügyi csődje, valamint a Magyar Keleti Vasút Részvénytársasággal való szerződés felbontása miatt 1871 elején a vasútépítési munkálatokat felfüggesztették. Munka nélkül maradt idegen munkások tömege lézengett a vonal mentén fekvő helységekből. Az angol mérnökök eltávoztak. Félő volt, hogy az épülő vasút mentén felhalmozott építkezési anyagok tönkremennek vagy ellopják. A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság elnöke, báró Vay Miklós 1871. február 26-án leiratban kérte Marosszék előljáróit, hogy a kormány intézkedéséig a pálya építéséhez szállított anyagot vegyék őrizetbe.⁷⁸ A meggyesfalvi bíró és a nyárád-

72 Uo. 1870–22.

73 A sz-kocsárd–marosvásárhelyi szárnyvonal. *Székely Hírlap*, II. (1870. május 14.) 39. sz.

74 A kolozsvár–nagyvárad vasút. *Székely Hírlap*, II. (1870. szeptember 10.) 73. sz.

75 A mozdonyt *Berzenczey Lászlóról* (1820–1884) nevezték el. Berzenczey az 1848–49-es szabadságharc idején székelyföldi kormánybiztos. Kossuthal együtt az Amerikai Egyesült Államokba utazott. Körösi nyomában járt Ázsiában. A kiegyezést követően hazatért és országgyűlési képviselő lett.

76 Vasutunk. *Székely Hírlap*, II. (1870. szeptember 14.) 74. sz.

77 ANDJM, Scaunul Mureș (Marosszék Hivatalos iratok) (továbbiakban SM) Fond 23. Nr. Inv. 136. 1871–63.

78 ANDJM SM, Fond 23. Nr. Inv. 136. 1871–711.

gálfalvi járási dulló⁷⁹ 1871. február 27-én megpróbálta lefoglalni a vasútvonalhoz tartozó anyagokat, műszereket, épületeket és a „*locomotivumot*”. A Waring vasútépítő társaság emberei azonban ezt fegyverrel megakadályozták és a helyi közigazgatás embereit elkergették.⁸⁰ A megyesfalvi bírónak a szék királybírához küldött feliratából kitűnik, hogy a helyi közigazgatás emberei nem szívesen avatkoztak bele a Waring vasútépítő társaság és a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság közötti nézeteltérésbe. Olyan anyagok lefoglalására és őrzésére szólították fel őket, mint például a mozdonyok, amelyeket nemrég láttak először életükben. „*Ily ellenkező emberekkel, kik fegyverrel támadnak meg, nem is tehetünk eleget a rendeletnek és a számadásunk alá adtakról felelősek nem lehetünk, miért is kérjük a méltóságos fő királybíró urat méltóztasson e tárgyban rendelkezni, vagy a ránk ruházott strázsálás és felelősség alól feloldozni parancsolni.*”⁸¹

A helyi közigazgatás részéről nagy volt a bizonytalanság. 1871. március 1-jén jelentették az erdélyi királyi biztosnak, Péchy Manónak és az éppen Pesten tartozódó Mikó Mihály marosszéki főkirálybíróknak, hogy az angol vállalat képviselői mindent pakolnak és a községi öröket elkergették. Mivel a kormánytól nem érkezett parancs, a helyi közigazgatás nem mert ellenük csendőri erővel fellépni.⁸² A közlekedési miniszter végül 1871. március 8-án értesítette a szék előjáróit, hogy a vasútépítési anyagok és eszközök eltávolítása „*szükség esetén tettleg is megakadályozandó*”.⁸³ A Waring építési cég helyi alkalmazottai tiltakoztak a lefoglalás ellen. Március 8-án James Murdoch vasútépítési osztályfőnök jelentette a Marosszéki előjáróknak, hogy a nyárádtói falusi bíró 6 emberével megakadályozta a munkához szükséges anyagok és eszközök kivitelét a raktárból, ugyanakkor kijelentette, hogy a vasúti anyagokért többé nem vállal felelősséget a vállalat.⁸⁴ Hasonló összeütközéssel járt a marosvásárhelyi állomás és a közelében lévő raktárak és barakkok lefoglalása. Egy bizottság, a városi főjegyző Lázár Benedek és a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság helyi képviselőinek vezetésével, 1871. március 10-én lefoglalta az összes vasúti építményt, az építkezési anyagokat és a forgalmi eszközöket.⁸⁵

Az angol mérnökök 1871. március és április folyamán elhagyták a város és a szárnyvonal területét. Kiürült a kutyfalvi „*angol város*” is. Így írt erről a *Székely Hírlap* főszerkesztője Rápholty Károly 1871 áprilisában: „*Itt a kutyfalvi angol város. Néhány szomorgó fehércseléd támolyog a deszkautcák falai előtt: a kémények nem füstölnek, a nagy baromfiketrecek üresek, nem sűrűg malac csorda a bódék között, s még a tábori csapszék cégérért is elvitte a tavaszi szél (...)* Több ez ünnepi csendnél, nem feltámadás ünnepi eszméjétől van úgy megilletődve az a néhány fehércseléd. John

79 Járásai dulló, szolgabírói hatáskörrel felruházott székelyföldi tisztviselő.

80 ANDJM SM, Fond 23. Nr. Inv. 136. 1871-711.

81 Uo.

82 Uo.

83 Uo.

84 Uo. 1871-1003.

85 ANDJM PMTM, Fond 9. Nr. Inv. 107. 1870-1043.

elment s vele ment az élet édes kedve: a duzzadt bugyelláris.”⁸⁶ Az egykori „angol város” épületeit, a 46 darab faépületet és a fennmaradt nagy mennyiségű faanyagot a szárnyvonal megépítése után, 1872 tavaszán elárvereztek.⁸⁷

A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság, mint ahogy említettük, felbontotta a szerződést a Waring céggel és maga próbálta tovább folytatni a vasút építését. A Gyulafehérvár–Tövis–Székelykocsárd és a Székelykocsárd–Marosvásárhely vonalon 1871. nyarán újrakezdődtek a munkálatok, abban a reményben, hogy az év végéig sikerül átadni a forgalomnak a teljes vonalat. A munkálatokat késleltette a Maros áradása és a szokatlanul csapadékos júliusi hónap. Ennek dacára október végére a Gyulafehérvár–Marosvásárhely vonal nagy része elkészült. A marosvásárhelyi lakosság tömegesen zarándokolt ki a vasútállomáshoz. A kíváncsiság következtében azonban több kisebb baleset is történt, mert a helyi lakosság „a vonatok járását még nem ismerte, és még nem szokta meg.”⁸⁸ Az év végéhez közeledve felgyorsultak az építkezési munkálatok, „a vásárhelyi indóház környékén néhány nap óta még éjjel fáklya és lámpafény mellett is dolgoznak s múlt vasárnap kettőzött bér mellett dolgozott több szakmunkás. Egy legnagyobb fajú gőzmozdony is megérkezett s úgyszintén az itteni kezelőszemélyzet egy része is.”⁸⁹

A Gyulafehérvár–Marosvásárhely vasútvonal közigazgatási bejárására végül 1871. november 14-én került sor. Az új vonal hivatalnokainak jelentős része német nyelven értekezett a helyiekkel, ezért a *Székely Hírlap* újságírója némileg fanyar gúnnyal tudósított a nagy eseményről: „az első vizsgáló vonat Fehérvárról hozzánk megérkezett. Az nap délkor előre tudósította e várva várt fontos eseményről az állomáshivatal városi tanácsunkat egy díszes telegramban német nyelven (...) Fáklyafüst és német szó, itt a vasút oh be jó!”⁹⁰ A helyi sajtó felszólította a városi tanácsot, hogy szélesítse ki és javítsa meg az utat a város végétől az állomásig, mert lehet, hogy „rövidebb út lesz az indóháztól Fehérvárig mint ugyanonnan a m.-vásárhelyi piacig. De sőt ez a mostani egyetlen közlekedési út, még ha mindig sár és ármentes lenne is jelen szélességében nem elégséges az indóházzali közlekedés akadálytalan fenntartására.”⁹¹

A Gyulafehérvár–Marosvásárhely vonalat hivatalosan 1871. november 20-án adták át. „Az első rendes vonat Fehérvárról 20-án délfelé érkezett az itteni indóházban, ahonnan az itteni pálya tisztviselők és polgárságunk több képviselője e vonatnak Nyárádtóig elébe mentek egy külön mozdollyal.”⁹² A polgárság képviselőit a vasúti személyzet Nyárádton reggelivel kínálta, amit Marosvásárhelyen a helyi előkelők a „Pest szállodában” egy vacsorával viszonztak.⁹³ A Gyulafehérvár–Marosvásár-

86 Húsvéti kirándulás. *Székely Hírlap*, III. (1871. április 15.) 30. sz.

87 Faépületek és anyagok eladása. *Székely Hírlap*, IV. (1872. március 13.) 21. sz.

88 Egész búcsujárás. *Székely Hírlap*, III. (1871. október 25.) 85. sz.

89 Már csakugyan lesz. *Székely Hírlap*, III. (1871. november 1.) 87. sz.

90 Örvendj Sion! *Székely Hírlap*, III. (1871. november 18.) 92. sz.

91 Városi tanácsunkat. *Uo.*

92 Vasútunk. *Székely Hírlap*, III. (1871. november 22.) 93. sz.

93 *Uo.*

hely vasútvonal üzleti főnöke Weber Lajos lett, aki korábban a Nagyvárad–Kolozsvár vonalnak volt a vezetője.⁹⁴

Naponta két vegyesvonal érkezett vagy indult Marosvásárhelyről, érintve Nyárádtó, Csapóradnót, Marosludas, Székelykocsárd, Felvinc, Nagyenyed, Tövis, majd Gyulafehérvár állomásokat. Kolozsvár–Székelykocsárd vasútvonal 1873. augusztus 14-én nyílt meg, így Marosvásárhely közvetlen kapcsolatba került Kolozsvárral és Nagyváraddal. A Magyar Keleti Vasút államosítása után 1876-ban megalakult a marosvásárhelyi MÁV osztálymérnökség,⁹⁵ amelynek hatásköre kezdetben az 59 km hosszú Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonalra terjedt ki.⁹⁶ 1886-ban a Marosvásárhely–Szászrégen vicinális átadásával az osztálymérnökség vonalhossza 92 km-re módosult. A következő években területi hatásköre többször változott, 1910-től a Marosludas–Déda közti 103 km-re terjedt ki.⁹⁷

A Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonal hosszú éveken keresztül a magyar vasúthálózat egyik peremvonalát képezte. Marosvásárhely határában 1885–1886-ban ismét megjelentek a vasútépítő munkások, ezzel a város nem maradt vasúti végállomás. A Marosvásárhely–Szászrégen vasútvonal megépítése (1886) újabb lendületet adott a térség gazdasági fejlődésének.

III. 2. Helyi érdekű vasútépítkezések a Székelyföldön

A kiegyezést követően több esetben felmerült Székelyföld bekapcsolása a magyar vasúthálózatba. Az erdélyi vasúthálózat fő nyomvonalát képező Magyar Keleti Vasút irányának meghatározása után a székelység csak másodrangú vonalak kiépítésében reménykedhetett. A Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonal és a Segesvár–Brassó fővonal által Székelyföld peremterülete jutott vasútvonalhoz.

A magyarországi vasútépítési lázban, 1871-ben, Kerkápoly Károly közlekedési miniszter egy előzetes megállapodást kötött a pesti Magyar Általános Hitelbank és a bécsi Creditanstalt für Handel und Gewerbe képviselőivel 350 mérföldnyi vasútvonal kiépítésére.⁹⁸ A tervezett vasútvonalak⁹⁹ között található a Szatmárnémeti–Kolozsvár és a Marosvásárhely–Szászrégen–Brassó vonal ötlete is.¹⁰⁰

94 A magyar keleti vasút. *Székely Hírlap*, III. (1871. november 29.) 95. sz.

95 Az osztálymérnökség feladatköre a vasútpálya összes létesítményeinek és felszerelésének karbantartása, pályafelügyelet elvégzése, a személyzet irányítása. Horváth, 2004. 79.

96 Horváth, 2004. 112.

97 Az osztálymérnökség vezetői: Kosinszky Erasmus (1876–1879), Patrovits József (1886–1904), Szokolay István (1904–1915) és Böchler Jenő (1915–1918). (Horváth, 2004. 113.)

98 Körösi József: *A magyar kormány nagy vasúti szerződésének bírálata*. Pest, 1872, Aigner Lajos. 44. (továbbiakban: Körösi, 1872.)

99 Pest–Zimony, Zimony-csatlakozással a szerb vasúthálózathoz–Vinkovcze–Bród–Sziszek–Károlyváros, Eszék–Ujgradiska, Eszék–Vinkovcze, Pest–Újszőny–Bécs, Pest–Esztergom–Jalna, Újszőny–Lundenburg, Nagyvárad–Debrecen–Miskolc, Orsova–Arad–Mezőhegyes–Csongrád csatlakozással a Pest–zimonyi vonalhoz, szárnyvonallal Szegedig. (Körösi, 1872. 44–45.)

100 Körösi, 1872. 46.

Érdekességként lehet megemlíteni az 1871-ben megjelent Máramarossziget–Brassó vasútvonal-tervet, amely mellett leginkább stratégiai érdekek szóltak. A vasútvonal mindvégig a Keleti-Kárpátok mentén haladt, délkeleti irányba, érintve Máramarossziget, Szászrégen, Gyergyószentmiklós, Csíkszereda, majd Brassó városokat.¹⁰¹

1873. március 6-án a képviselőházban napirendre került a közlekedési eszközök hálózatának továbbfejlesztési terve. A vasútvonalak egy részét az állam építette volna ki, vagy legalábbis döntő befolyást próbált rájuk gyakorolni. A tervezetben feltüntették azokat a vonalakat, amelyek a létező vasúthálózat kiegészítésére szolgáltak volna: Brassótól a román vasúthálózathoz, Petrozsény–vulkáni csatlakozás a román vasúthoz, Marosvásárhely–Szászrégen–Ditró–Gyimes vagy Ojtozi, Ditró–Csíkszentmihály–Brassó, Szatmárnémeti–Szászrégen, Hátszeg–Karánsebes.¹⁰²

Látható, hogy az 1867–1873 között kidolgozott tervekben részben vagy szinte egészben fellelhető a később megvalósított székely körvasút terve. A tervet készítők mozgásterét a Székelyföld esetében nagyban behatárolta a Hargita hegylánc központi elhelyezkedése. A vasúti szakemberek túl költségesnek ítélték meg egy Hargitán átvezető vonal megépítését, ezért csak a folyóvölgyek adta lehetőségekben gondolkodtak, így elég korán általánosan elfogadott ötletként jelent meg a székely körvasút terve.

A magyar kormány, tanulva a '60-as és '70-es évek elején történő vasúti visszaélésekből, áttért az ún. vegyes: magán- és államvasúti rendszerre. A fővonalak, mint ahogy korábban is láttuk, fokozatosan az állam tulajdonába kerültek. A kormány mellékvonalak kiépítésével próbálta a fővonalaktól távolabb eső vidékeket bevonni a vasúti forgalomba. A vasútépítésben hosszú ideig elfogadott gyakorlat volt, hogy minden vaspályát azonos minőségű alépítménnyel látnak el. Idővel olyan térségek is vasúthoz akartak jutni, amelyek nem estek a fő kereskedelmi útvonalakba, de élvezni akarták a vasút nyújtotta előnyöket. Európában ezt a kérdést legkorábban Skóciában, a „*light railway*” módszer kidolgozásával oldották meg.¹⁰³ A *könnyű vasút* módszerrel a magyar mérnökök közül elsőként a franciaországi emigrációban tartózkodó Hollán Ernő ismerkedett meg, francia közvetítéssel.¹⁰⁴ A francia kormány 1865. július 12-én elfogadta a helyi érdekű vasutakról szóló törvényt.¹⁰⁵ A francia példa hatására Európa több államában megszülettek az első helyi érdekű vasutakról szóló törvények és vasútvonalak.

101 *Emlékirat a tervezett Máramarossziget–Brassói vasútvonal tárgyában.* Pest, 1871, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társulat. 6.

102 Új közlekedési hálózatunk. *Magyar Mérnök és Építés Egylet Közlönye*, 1873. 7. évf. 2. füzet. 67.

103 Majdán, 2010. 66.

104 Uo.

105 Ujhelyi, 1910. 284.

Magyarországon Hollán Ernő a magyar viszonyokra alakította a skót és a francia tapasztalatokat és megalkotta a „helyi érdekű vasút” (rövidítése HÉV) fogalmát. Feltehetően Hollán Ernőnek tulajdonítható, hogy az olcsó skót és francia típusú mellékvonalak építésének ötlete megtalálható a már korábban említett OMGE emlékiratban. A kiegyezést követően Lónyay Menyhért pénzügyminiszter javasolja először, 1867. július 12-én, hogy a kormány készítsen törvényjavaslatot a vidéki mellékvonalakról.¹⁰⁶

A magyarországi mellékvonalak történetében az áttörésre 1875-ben került sor, amikor a kormány engedélyezi az Arad–Körösvölgyi helyi érdekű vasút megépítését. Ez a vasút követendő példáját adta az olcsó, a vonal menti vidék önjerejére támaszkodó építkezésnek és a takarékos, de a vidék érdekeit hathatósan kiszolgáló üzletvitelnek.

A helyi érdekű vasutakról elfogadott 1880. évi XXXI.¹⁰⁷ és az azt kiegészítő 1888. évi IV.¹⁰⁸ magyar törvénycikkek lehetővé tették a helyi érdekű vasútépítkezések kibontakozását Székelyföldön. A térség vezetői a helyi érdekű vasutak építésében lehetőséget láttak arra, hogy a térség általános gazdasági és üzleti pangása megszűnjön és a régió bekapcsolódjon a vasúti vérkeringésbe. A fent említett törvények mellett a helyi érdekű vasutak építésének fellendülésében fontos szerepet játszott az 1884-ben elfogadott üzemkezelési *Szabványszerződés*. Ennek nyomán a megépült vasútvonalak üzemkezeltése a MÁV kezébe került. A helyi érdekű vasutak engedélyezése az 1880. évi XXXI. törvény szerint a kormány joga. A törvény értelmében az állam a helyi érdekű vasutat beválthatja, ha egy fővonal létesül ugyanazon irányba. Az építés, felszerelés és üzletkezelés tekintetében a törvény a helyi érdekű vasutaknak számos kedvezményt helyezett kilátásba. Felmentette a vasutakat a posta ingyenes szállítása alól, 10 évre a szállítási adó fizetésétől. A törvényhatóságoknak jogukban állt a vasút építését közmunkájukkal vagy közmunkaváltságuk egy részével segíyezni. A törvénynek az volt a célja, hogy amilyen mértékben csak lehetséges, ösztönözze az érdekelt törvényhatóságokat, községeket, birtokosokat a saját erőből történő építkezésekre.

Székelyföldön mindössze négy normál nyomtávú helyi érdekű vasútvonal épült. Ezek a következők voltak: a Marosvásárhely–Szászrégen HÉV (1886), a Héjjasfalva–Székelyudvarhely HÉV (1888), a Brassó–Háromszék HÉV, amely Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely vonalon haladt (1891-re épült meg, majd 1906-ban tovább bővítették Bereckig). A Kis-Küküllő-völgyi HÉV, Balázsfalva–Sóvárad vonalszakaszt 1898-ban nyitották meg, majd 1907-ben ezt a vonalat is meghosszabbították Parajdig.

Egy helyi érdekű vasútnak a megvalósulás pillanatáig több tervezési és építkezési szakaszon kellett átesnie. Az első lépés a tervezett vasútvonal nyomvonalának kijelölése, majd erre a minisztériumtól az előmunkálati engedély besze-

106 MOL K 27 Minisztertanácsi jegyzőkönyvek. 1867. július 12.–7.

107 www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5922. (letöltve: 2011.03.26.)

108 www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6282. (letöltve: 2011.03.26.)

rezése volt. A kezdeményezők többnyire az adott régió politikai és gazdasági elitjéből kerültek ki. Az előmunkálati engedély jogot adott a tervezőnek arra, hogy a vonal által érintett területek birtokosainak megkérdezése és beleegyezése nélkül saját költségén egy meghatározott időn belül kitűzéseket, felméréseket, anyagkutatásokat és egyéb műszaki műveleteket végezzenek, amelyek szükségesek a vasúti részletes terv és költségvetés elkészítéséhez. Az esetleges károkért az engedélyes számított felelősnek. Az előmunkálatokra, az érdekeltségi körök megteremtésére és a nyomjelzésre a kormány semmilyen befolyást nem gyakorolt. Az állami ellenőrzés csak akkor vette kezdetét, amikor a vasút tervezői a kész tervek bemutatását és annak alapján közigazgatási bejárást kértek. Az előmunkálati engedély nem adott előjogot a pálya építésére, ugyanarra a vonalra más is kaphatott előmunkálati engedélyt, de a tervezőt sem kötelezte a vasút megépítésére. A kész tervek meg is lehetett vásárolni, amely költségtakarékossági szempontból gyakori opciónak számított. Ilyen esetben a kárpótlási összeget az illetékes minisztérium szabta meg.¹⁰⁹

Egy vonal előmunkálati engedélye egy évre volt érvényes, amelyet a tulajdonos korlátlan ideig évenként meghosszabbíthatott. Az engedélyben indokolni kellett a kérést. A székelyföldi vasutak tervezésekor a levéltári forrásokban, illetve a korabeli sajtóban leggyakrabban felhozott érvek: a vasút lehetővé teszi az elszigetelt Székelyföld integrálását az ország modern infrastruktúrájába, a székelyek, akik évszázadokon keresztül védték a keleti határokat, megérdemlik a vonatot, a vasút nyomában megjelenő ipar fellendíti a térséget, a vasútépítkezések munkát adnának székelyek ezreinek, akik egyébként kivándorolni készülnek. Lehetővé válna a székely erdők gazdaságos kitermelése, a székely fürdők látogatottsága fellendülne. Fontos szempontként jelent meg az a várakozás is, hogy a román határig építendő vonalak új piacokat nyitnának meg a székely termékeknek és lehetővé válna a dunai és a Fekete-tengeri kikötők elérése. Katonai szempontból a székely vasúthálózat megteremtése egy esetleges orosz támadás esetén válna fontossá.

A székelyföldi vasúti előmunkálati engedélyt kérők, mint ahogy a későbbiekben is látni fogjuk, leginkább a helyi politikai vezetőkől verbuválódtak. Udvarhely vármegyében például Ugron Gábor és Daniel Gábor országgyűlési képviselők vették kezükbe a kezdeményezést. A Kis-Küküllő-völgyi vasút esetében a teljes vármegyei vezetőség fogott össze. A Brassó–Háromszék vasútnál a két vármegye politikai és gazdasági elitje lépett szövetségre. A Marosvásárhely–Szászrégen vonal esetében pedig a Maros felső mentének földbirtokosai, országgyűlési képviselői, illetve a nagy befolyással rendelkező Maros tutajtársaság kérvényezte

109 Maurer Vilmos: *A vasutak pénzügyei*. Budapest, 1910, Wodiner. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 25–26) 12–13. (továbbiakban: Maurer, 1910.)

a vasútépítést. Mind a négy vasút esetében az előmunkálati engedélyesek a kiépült vonal vidékéről származtak.¹¹⁰

A második előkészületi szakasz az építési tőke begyűjtése volt. A vasútépítés konkrét tervezési szakaszába jutva az engedélyt kérők mérnököket bíztak meg azzal, hogy számításokat végezzenek a várható költségekről. Felmerülő kérdések voltak: milyen az új vonal földrajzi fekvése? Kell-e hosszú és mély költségés bevágást, magas és hosszú töltést, hidat, alagutat, nagy állomást, vontató telepet, javító műhelyt építeni? Mennyibe kerül a tervezett vasút megépítése és üzleti berendezése? Hogy fizet majd az új vonal? Várható-e olyan forgalom és ebből olyan jövedelem, amely a befektetett tőkét megfelelően gyümölcsözteti? Kellenek-e költségés kisajátítások? Milyenek az általános és helyi munkaviszonyok? Az engedélyt kérőknek ismerniük kellett a beszerzendő tárgyak és anyagok árajánlatait, ki kellett puhatolniuk, hogy a helyi érdekeltség körében milyen anyagi támogatásra számíthatnak. A legtöbb vállalkozó kezdetben, hogy ne verje magát nagy költségbe, általános adatokkal dolgozott és a hasonló, már megépült vasútvonalak költségeit vette figyelembe.¹¹¹ A számítások megtétele után kellett a vasút által érintett gazdáknak, településeknek nyilatkozni a részvények jegyzéséről, egy részvénytársaság megalakításáról és működtetéséről. A helybeliek kénytelenek voltak pontosan felmérni saját teljesítőképességüket és mindezt a részvények jegyzésekor dokumentálni kellett.¹¹² A tervek jelentős része itt bukott el.

Az építkezés harmadik előkészületi szakaszában következett a tervezett vasútvonal közigazgatási bejárása. A Közlekedésügyi- majd a Kereskedelmi Minisztérium, ha a bemutatott tervek megfelelőnek tartotta, elrendelhetette a közigazgatási bejárást. Az e célból kiküldött bizottság a tervezetet összevetette a helyi viszonyokkal. Megállapította a vasúti forgalom és az üzlet érdekében szükséges követelményeket és azok teljesítésének módozatait. A terepbejárások alkalmával a tulajdonosok személyesen találkoztak a kivitelezőkkel és megismerték a vasút pontos nyomjelzését. A helyszíni szemléken a földtulajdonosok összehangolva próbálták érvényesíteni érdekeiket a vasútvonal, a csatornák, árkok nyomvonalának meghatározásánál, átjárók helyének kijelölésénél.

Székelyföldön a földkisajátítások alkalmával komoly gondot jelentett, hogy a területek nagy része a 19. század '80-as éveiben még nem volt telekkönyvezve, arányosítva, ami lassította és nem ritkán peres útra terelte a földkisajátításokat. Pénzügyi tekintetben a közigazgatási bejárásnak nagy jelentősége volt, mert az eljáró bizottság megállapodásaira támaszkodva készült a vonal tulajdonképpeni,

110 Gidó Csaba: Vasútépítő munkások és vállalkozók Székelyföldön. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok* X. (szerk. Hermann Gusztáv Mihály-Kolumbán Zsuzsánna-Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2010, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 142–143. (továbbiakban Gidó, 2010.)

111 Maurer, 1910. 10.

112 Majdán, 2002. 306.

végleges építési terve és költségvetése. Az ekkor született megállapodások szolgáltak az illető vasút végleges engedélyezésének alapjául.

Az előzetes engedéllyel rendelkező személy vagy csoport, ha a közigazgatási bejárásán megállapított és a követelményeknek megfelelő részletes építési tervet és költségvetést elkészítette, akkor kérelmezhetette a vasút építésének és üzembe helyezésének engedélyét. A kérelem tárgyában a minisztérium keretében működő vasút-engedélyezési bizottság tett a miniszternek javaslatot. Ez a bizottság állapította meg az engedélyt kérő okirat szövegét és az építési és üzlet-berendezési költségek beszerzésének pénzügyi módozatait is.¹¹³ Az engedélyesnek a vasút pénzügyi alapozására is előterjesztést kellett tennie, ebben ki kellett mutatnia, hogy milyen hozzájárulásokat biztosított a vonal megépítéséhez és milyen állami támogatásokra, illetve segélyekre számít. A törvények előírták, hogy a tényleges építési tőke 35%-át törzsrészcénnel¹¹⁴ kell összeszedni. A törzsrészcénnel 30%-át kezdetben készpénzben kellett letenni, 1888-tól viszont lehetővé vált részvények jegyzésével is. Az egyharmadnyi törzsrészcénnel összegébe beleszámították a postai és katonai szállításért kapott állami támogatást, az érintett térség közmunka alapjaira felvett és törzsrészcénnel jegyzésére fordított pénzeket. A törzsrészcénnel hosszú távú befektetést jelentettek, ezzel biztosították a vállalat működéséhez szükséges alapot.¹¹⁵ A székely helyi érdekű vasutak törzsrészcénnel általában a következők jegyezték: a helyi politikai vezetők, a térség országgyűlési képviselői, az érintett települések, az érdekelt vármegye vagy vármegyék, befektetők, a vasút mellett fekvő gazdasági egységek tulajdonosai. A hiányzó összeg esetében a részvényt jegyzők vagy helyi vagy valamelyik országos pénzintézethez fordultak kölcsönért. A helyi érdekű vasutaknál megszokott volt, hogy a törzsrészcénnel mellett 65%-ig elsőbbségi részvényeket¹¹⁶ bocsátottak ki. Az elsőbbségi részvények képezték a bankok finanszírozási tevékenységének alapját. A bank ezeket vagy saját tulajdonul vette meg, vagy kölcsön alakjában folyósította a vasútépítésre szolgáló tőkét.¹¹⁷

A miniszter, ha hajlandó volt az engedélyokirat kiadása tárgyában megtenni a szükséges intézkedéseket, akkor erről értesítette az engedélykérőt és egyúttal az építési óvadék letételére utasította.¹¹⁸ A részvények jegyzését követően az engedé-

113 Maurer, 1910. 13.

114 *Törzsrészcénnel*, tulajdonosát az osztalékból való részesedésre, illetve szavazásra jogosítja fel. A tőzsdéi forgalom nagy részét törzsrészcénnel bonyolítják. A törzsrészcénnel a mindenkor éves jövedelemből tarthatnak számot előre ki nem kötött vagy biztosított osztalékra. (Maurer, 1910, 27.)

115 Majdán, 1997. 93.

116 *Elsőbbségi részvény*, névre szóló részvények, a törzsrészcénnel szemben meghatározott előnyt biztosítanak. A székelyföldi vasutak esetében ez osztalékelsőbbséget jelentett. A részvények törlesztése az év első felében megejtett sorsolás által történik. A kisorsolt részvények számait közhírré tették és azokat 6 hónapig be lehetett váltani.

117 *A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank százéves története. 1841–1941.* Budapest, 1941, k. n. 103.

118 Maurer, 1910, 14.

lyesek benyújtották a minisztériumnak a részletes építési tervet. Az engedélyező tárgyalás általában a közlekedési, majd később a kereskedelmi, pénzügyi és hadügyminisztériumok képviselőinek jelenlétében történt meg. Ekkor nyilatkoztak az illetékes minisztériumok, hogy milyen támogatásra számíthat az állam részéről az új vasút. A minisztériumi egyeztetés után az illetékes tárca megfogalmazta a törvényjavaslatot. Ezt követően sor került a parlamenti elfogadására, és a törvénycikknek király általi aláírására, majd miután a miniszterelnök is láttamozta, megjelent az Országos Törvénytarban. A miniszteri engedély megszerzése után megalakult a helyi érdekű vasút részvénytársasága. A részvénytársaság vezető testületében a helyi politikai és gazdasági vezetők, a vasútépítést támogató bankok és az érdekelt minisztériumok képviselői kaptak helyet. A végső szakaszig Székelyföldön csak a fent említett négy helyi érdekű vasútvonal jutott el.

A vasútépítkezések elkezdésével újabb szakasz kezdődött a vonal megvalósításában. Még a tervezéskor az engedélyt kérők tárgyalásokat kezdeményeztek vasútépítő vállalkozókkal. A székelyföldi vasútépítkezésnél többnyire belföldi, budapesti vállalkozókkal találkozunk, akik vasúti szakértők segítségével felmérték a munkálatok költségeit és megállapodásra jutottak a vasúti részvénytársasággal. A vasút építését sok esetben akadályozta a földkisajátítás körüli vita. Az engedélyesek, ha nem tudták megszerezni adás-vétel vagy átengedés útján a szükséges földterületet, akkor kérhették a vasút javára a kisajátítás elindítását. A kisajátítási eljárást a miniszter rendeletére az illető törvényhatóság közigazgatási bizottsága folytatta le és egyezség hiányában megállapította a kártalanítás összegét. A kisajátítás, kártalanítás, az elvett földek telekkönyvezése egy hosszan tartó folyamat volt, sok esetben a vasút megnyitása után is évekig elhúzódott.

A tulajdonképpeni vasútépítési munkafeladatok a következők voltak: a) alépítmény, b) felépítmény, c) magas-építmény.

Az alépítményhez tartozó munkák: a földmunka, sziklarobbantás, állomások és őrházak területének feltöltése, egyengetése, utak és hozzájárók létesítése, folyók szabályozása, töltések és bevágások létesítése, gyepesítése, hidak, átereszek, alagutak, vízfolyások, tisztító gödrök építése stb.

A felépítményhez tartozó munkák: sínek, kapcsolószerkek, váltók és keresztezések, fordítókorongok és tolapadok, talpfák lefektetése.

A magas építményhez tartozó munkák: állomások, őrházak, raktárak, műhelyek, anyagszertárak, világítási berendezések, vízállomások építése, illetve a pályaelzárás- és beosztáshoz szükséges tárgyak felszerelése. A vicinálisok állomásait, őrházait és egyéb melléképületeit az 1883-ban készült MÁV-szabvány tervsorozat alapján építették fel.¹¹⁹

A legtöbb vasútvonal építésekor a fővállalkozók a munkálatokat teljesen vagy bizonyos részleteiben különböző alvállalkozóknak adták ki. Az alvállalkozó feladata a megállapított terv szerinti építési munka elvégzése volt. Az engedélyes és a

119 Majdán, 1997. 133.

jogutód, valamint az építési fővállalat kötelessége, hogy a tényleges építés megkezdése előtt a vonalat ismételten bejárja és elvégezze a vonal reambulálását,¹²⁰ ami valójában a tényleges építés alapját képezte.

A vasutat építő mérnököknek a vasútvonal irányának meghatározásakor, azon kívül, hogy figyelembe kellett venniük a vasúthoz fűződő közgazdasági érdekeket, a birtokok relatív helyzetét, meg kellett vizsgálniuk a vidék topográfiáját, a vasút által érintett területek földtani és vízföldrajzi viszonyait. A székelyföldi vasutak nagy része völgyben épült. A vasutat tervező mérnököknek tisztában kellett lenniük azzal, hogy egy völgyvasút esetében milyen jellegzetes topográfiai tényezőkkel találhatják szembe magukat. A völgyben épült vasutak egyik veszélyeztetője az árvíz, amely tönkretetheti a vasúti töltéseket. Szinte mindegyik székely vasút építésekor történtek kisebb-nagyobb pusztítások az árvizek miatt. A vasúti mérnökök lehetőleg igyekeztek elkerülni azt, hogy a vasúttal a völgynek egyik oldaláról a másikra haladjanak, nehogy a töltés révén egy, a völgyet elzáró keresztgát létesüljön, amely nagyobb esőzés esetén feltartóztatja a megnőtt folyó vagy patak vizét és árvizet okozhat. Völgyátlépés esetén a töltést szükségszerűen magasabbra kellett emelni, mint az addig ismert legnagyobb árvíz magassága, és nagy nyílású, költséges hidak létesítésére volt szükség.

Az építkezést a MÁV a korábban említett *Szabványszerződés* alapján saját közgei által ellenőrizte, az ebből felmerült költségeket a helyi érdekű vasút építőjének kellett viselnie. Így az állam, saját képviselői révén, meggyőződhetett arról, hogy a később általa üzemeltetett vonal építése az előírt szabványoknak és feltételeknek megfelelően történt.¹²¹ Az engedélyokirathoz egy *Fizetési táblázat* elnevezésű mellékletet csatoltak, amelyben minden munkafolyamatot előre filléres pontossággal rögzítettek. A kivitelező személy az elvégzett munka nyomán kapta kézhez a kialakított összeg esedékes részét.¹²²

A vasúti építkezés része volt a táviráda eszközök és berendezések felszerelése. Az összes állomást, őrházat, műhelyt, szertárt be kellett rendezni. Külön részt képezett a forgalmi eszközök, vagyis a mozdonyok, szerkocsik, személykocsik, kalauzkocsik, postakocsik, teherkocsik és hóékék beszerzése. A forgalmi eszközök számát a várható forgalom alapján próbálták megállapítani. A helyi érdekű vonalakra a forgalmi eszközöket a MÁV szolgáltatta. A székelyföldi vasutak mindegyike valamelyik már létező állomásból indult ki, így szükséges volt a csatlakozási állomások, illetve pályák átépítése, ami újabb költségekkel járt. Az építkezések befejeztével megtörtént az állomások és a vonal üzleti és pálya-fenntartási működtetését végző személyzet munkába állítása.

A pálya megnyitása és az azt megelőző műtanrendőri bejárás is jelentős költségekkel járt. Ilyenkor a helyi elit, intézmények, a vállalkozók és nem utolsó

120 *Reambulálás, új felmérés.*

121 Haich Károly: *A helyi érdekű vasutakról*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 22.) 16. (továbbiakban: Haich, 1910.)

122 Majdán, 1997. 134.

sorban az érintett kereskedelmi, pénzügyi és a földművelésügyi minisztériumok kiküldöttjei beutazták a megépített vonalat és leellenőrizték annak állapotát.

A műtanrendőri bejárást követően pár napon belül megtörtént a vasút ünnepélyes megnyitása, a helyi lakosság részvételével. Az újonnan megnyitandó állomásokat virágokkal, nemzeti színű lobogóval, díszkapuval díszítették fel. Minden állomáson ünnepi beszédek hangzottak el. Ezeket az alkalmakat a kormány képviselői és a helyi vezetők propagandisztikus célokra használták fel. A vasútvonal megnyitását követően a magas rangú vendégek számára bankettet szervezett a vasúttársaság, amelyekről a helyi sajtó mindig részletesen beszámolt. Az elkészült vasútvonalat az üzemeltető, a MÁV csak akkor vette át, ha az illető vonal műszaki felülvizsgálatának eredményét az illetékes minisztérium jóváhagyta és a felülvizsgálatnál talált hiányokat pótolta.

A székelyföldi vasútvonalak építéstörténetére sok esetben a vonalvezetés esetlegessége, a pillanatnyi helyi és állami politikai, gazdasági, stratégiai érdekek érvényesülése, illetve a természeti akadályokat kikerülő technikai megoldások a jellemzőek. A kortársak már a székelyföldi vasútépítkezések előtt hiányolták egy egységes székelyföldi vasúthálózat megvalósításának tervezését, majd annak következetes végrehajtását. *„Az adott viszonyokhoz és az elérendő célhoz képest állapítsák meg egyszer és mindenkorra az építendő vasúti hálózatnak egész tervét és ennek alapján kiépítendő fő és mellékvonalaknak kiépítési sorrendjét.”*¹²³ Erre azonban soha nem került sor és az egymást váltó magyar kormányok nem dolgoztak ki egy egységes székelyföldi infrastrukturális fejlesztési tervet.

A következőkben a megépült négy székelyföldi normál nyomtávú helyi érdekű vasútvonal-építés történetét mutatjuk be, arra keresve a választ, hogy miért ezek a vonalak épültek ki és miért nem valósult meg egy egységes székely vasúthálózat.

III. 2. 1. A Marosvásárhely–Szászrégen helyi érdekű vasút

Az erdélyi vasútépítkezés hőskorában, mint ahogy korábban is láttuk, csak a Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonal érintette a Székelyföldet, annak is a nyugati peremét. A Maros-menti erdőkitermelő cégek számára komoly hátrányt jelentett a vasút hiánya, hiszen így a Kelemen- és a Görgényi havasokból tutajon kellett fatermékeiket Marosvásárhelyig vagy akár Aradig leszállítani. Az 1870-es években a vasút elérte Máramaros térségét, ami megkönnyítette e térség számára, hogy erdei termékeivel jelen legyen az alföldi piacokon.¹²⁴ Ezzel szemben a Maros-menti erdőkitermeléssel foglalkozó vállalkozók csak nehezen tudták az alföldi megrendeléseket teljesíteni és fokozatosan háttérbe szorultak a piacokon. A Maros-menti birtokosok mellett a marosvásárhelyi és a szászrégeni polgárság

123 A székely vasutakról. *Székelyföld*, II. (1883. február 4.) 10. sz.

124 A Magyar Északkeleti Vasúttársaság 1871–1873 között 560 km hosszú vasútvonal hálózatot adott át a forgalomnak, többek között a Szatmárnémeti–Bustyaháza–Máramarossziget vonalat. (Horváth, 2004. 283.)

a vasútvonal folytatásától várta a térség gazdasági fellendülését és erdei termékeik számára új piacok létesítését. Követendő példaként lebegett előttük a szamosvölgyi vasút.¹²⁵ A vasútban rejlő lehetőségeket és üzleti vállalkozást többen felismerték a helyi birtokosok közül és vasúti előmunkálati engedélyeket kértek.

Előmunkálati engedélyt kérő személyek	Év	Vasútvonal tervek
Gróf Toldalagi Zsigmond	1868	Marosvásárhely-Szászrégen. ¹²⁶
Gróf Teleki Domokos, Mikó Mihály és Szentgyörgyi Imre	1869	Marosvásárhely vagy Nyárádtó-Parajd. ¹²⁷
Báró Wattmann Lajos és társai	1870	Marosvásárhely-Szászrégen-Gyergyószentmiklós. ¹²⁸

VI. Táblázat. Vasúti előmunkálati kérések Maroszáéken a kiegyezést követően.

Ezek az előmunkálati engedélyek, annak ellenére, hogy a 19. század '70-es éveiben nem valósultak meg, jelezték a térség igényét a vasút folytatására és a felhalmozott tapasztalatokat a későbbi engedélykérők is jól tudták kamatoztatni.

Az 1880-as évek elején több személy is adott be előmunkálati engedélykérést egy Felső-Maros-menti vonalra a Közlekedési Minisztériumhoz. Így például 1880. január 24-én gróf Schweinitz Gyula¹²⁹ és Horovitz Sámuel¹³⁰ egy teljes erdélyi vasútvonal-hálózat tervére kértek éves előmunkálati engedélyt a minisztériumtól. A tervezetben többek között felmerült a Marosvásárhely-Szászrégen-Beszterce, Szászrégen-Görgényszentimre-Ditró-Tölgyes és Szászrégen-Maroshévíz- Gyergyószentmiklós-Tölgyes vasútvonalak kiépítésének ötlete.¹³¹ A Marosvásárhely-Szászrégen helyi érdekű vasútra szintén 1880-ban nyert előmunkálati engedélyt

125 A szamosvölgyi vasútvonal terve megjelent Széchenyi Istvánnál is. 1879-ben báró Bánffy Dezső engedélyt nyert Apahida-Dés vonal kiépítésére. 1880. június 15-én megalakult a szamosvölgyi helyi érdekű részvénytársaság. 1881-ben megnyílt a tervezett vasútvonal. A későbbiekben átadták a forgalomnak: Dés-Désakna (1882), Dés-Beszterce (1885), Dés-Zilah (1890), Beszterce-Borgóprund (1898) vonalakat. A részvénytársaság 1899-ben átvette a Zsibó-Nagybánya, majd 1906-ban a Bethlen-Naszód-Ilva helyi érdekű vasutak üzemkezelését. (Horváth, 2004. 300.)

126 ANDJM, PMTM, Fond. 9. Nr. Inv. 107. 1869-363.

127 Uo.

128 Maroszáék évnegyedes bizottmányi gyűlése, szeptember 19-20-ikán. *Szekely Hírlap*, II. (1870. szeptember 24.) 77. sz.

129 *Schweinitz Gyula* (1823-1892) m. kir. honvéd alezredes, házasság révén került Erdélybe, felesége a háromszéki gróf Nemes Ilona.

130 *Horovitz Sámuel*, kolozsvári vállalkozó, meghatározó szerepet töltött be a Brassó-Háromszék, Marosludas-Beszterce helyi érdekű vasutak építésénél. Nevéhez fűződik a kolozsvári közúti vasúti forgalom megindítása 1893-ban.

131 *Magyar Vasúti Évkönyv 1881*. IV. évf. Budapest, 1882, Kiadó Mihók Sándor. LIII.

Urbán Hugó.¹³² Az előmunkálati engedélykéresekön kívül azonban nem történt előrehaladás a vonalak ügyében.

A kezdeti tapogatózásokat követően szövetkezett egymással báró Huszár Károly,¹³³ báró Kemény Kálmán¹³⁴ országgyűlési képviselő és Schuller Dániel,¹³⁵ a Szászrégenben székelő tutajtársulat elnöke, és 1884-ben sikerült engedélyt szerezniük a Marosvásárhely–Szászrégen vasút építésére. A tervezett vonal előnye volt, hogy mindvégig a Maros völgyében haladt és összeköttetést létesített a vármegye két legjelentősebb városa, Marosvásárhely és Szászrégen között.

A vonal közigazgatási bejárása 1884 októberében megtörtént, de a földek kisajátítása lassan haladt, ezért az építkezés csak 1885 tavaszán kezdődött el. A technikailag nem nehéz vasút építési engedélyt Deutsch Lajos és Kohner Adolf és fiai budapesti vállalati cég¹³⁶ nyerte el, 680 ezer forintért.¹³⁷ A vasútépítési munkálatokat a helyszínen Gráber Ármin főmérnök vezette. A földmunkát Mezőtúrról és környékéről érkezett kubikusok végezték. A helyi lapok értesülései szerint a Maros menti települések lakosságát leginkább a földmunkálatoknál és a kavicsshordásnál alkalmazták.¹³⁸

A vasútvonalat építési szempontból három szakaszra osztották fel. A sajtóból ismerjük a vonalszakaszok építését irányító mérnökök nevét: a Marosvásárhely–Sáromberke közti rész Della-Donna mérnök vezetésével épült, itt a kisajátítások elhúzódása miatt csak 1885. június 22-én kezdődtek el a tényleges munkálatok.¹³⁹ A Sáromberke–Körtvefája szakaszon Hoffer Alajos, Albus Reinhold, Presich mérnökök és Damsichtz Ede építész irányította a munkálatokat. A sáromberki állomás Káznier Ferencz építőmester felügyelete alatt épült.¹⁴⁰ A harmadik szakasz Körtvefája–Szászrégen, amelynek építési vezetője Jausner mérnök volt. A szászrégeni szakaszon nagyobb gondot a Görgény-patakon épített híd okozott. A szászrégeni állomáson a felvételi épületben kiképeztek: I., II., III.

132 Uo. LVI.

133 báró Huszár Károly (1829–1892) a szászrégeni, majd a marosludasi kerület országgyűlési képviselője.

134 báró Kemény Kálmán (1838–1918) a marosvécsi uradalomban mintagazdaságot létesített, támogatta a marosvásárhelyi cukorgyár építését, több éven keresztül Maros-Torda vármegye országgyűlési képviselője. 1885–1891 között Alsófehérmegye, majd 1891–1895 között Maros-Torda megye főispánja.

135 Schuller József Dániel (1826–1886) Első Szászrégeni Tutajkereskedő Társulat pénztárnoka, majd elnöke, Szászrégen város képviselő testületének, Marostorda vármegye törvényhatósági és közigazgatási bizottságának tagja. Az erdélyi kereskedelmi és hitelbank felügyelő bizottságának tagja. (Schuller J. Dániel. *Marosvidék*, XVI. 1886. december 19. 61. sz.)

136 Deutsch Ignác alapította a Deutsch I. és Fia céget az 1850-es években. A terménykereskedelem mellett bank és biztosítás üzletekkel, vasútépítéssel foglalkoztak. Később a cégbe beleolvadt a jó nevű Kohner Adolf és Fia cég. A Deutsch-Kohner cég egy tőkeerős vállalat volt, jelentős tapasztalattal.

137 A marosvásárhely–szászrégeni vasút. *Maros-Vidék*, XVI. (1886. január 24.) 4. sz.

138 A szászrégeni vasútvonalról. *Maros-Vidék*, XV. (1885. március 19.) 13. sz.

139 A marosvásárhely–szászrégeni vasút. *Maros-Vidék*, XV. (1885. július 9.) 30. sz.

140 Uo.

osztályú váróteremet, 2 szobából álló irodát, egy 3 szobás lakást az állomásfőnöknek és egy szobát nőtlen hivatalnoknak. Az állomás mellett gabona-, szén- és pályafenntartási raktárak, pályaoárház és szükséges melléképületek készültek.¹⁴¹ A szászrégeni állomás megépítését Müller János szászrégeni építész¹⁴² vállalta el, aki Bécsben szerezte szakismeretét.

A vasútvonal egy év alatt elkészült, a műszaki bejárására, Gyöngyössy János miniszteri osztálytanácsos vezetésével, 1886. január 14-én került sor.¹⁴³ A vonal ünnepélyes átadása 1886. január 16-án történt meg. *„Az indulás az alsó pályaudvarból délelőtt fél tizenegy órakor történt. (...) A vonat másfél óra alatt tette meg az utat Szászrégenig, hol a nemzeti lobogókkal és diadalívvá díszített pályaudvarra, a néptömeg lelkesült éljenzései és a tűzoltói zenekar Rákóczy indulójának lélekemelő hangja mellett robogott be. Itt Göllner Mihály polgármester üdvözölte a vendégeket (...), mire báró Huszár Károly válaszolt kiemelve ez új vonal nagy jelentőségét, ennek létesítése körül megosztva az érdemeket báró Kemény Kálmán és Schuller Dániel között. Erre a vendégek zeneszó mellett a készen tartott nagyszámú fogaton a városi vendéglőbe hajtottak, hol reájuk terített asztallal várakozott a szívélyes rendezőség.”*¹⁴⁴ A vasút megnyitásának estjén Szászrégenben színházi előadást és táncestélyt tartottak a város nagyvendéglőjében.¹⁴⁵

A Marosvásárhely–Szászrégen vonalon napi két vonatpár közlekedett. Marosvásárhelyről a vonat délelőtt 7:43 perckor indult és 9:35 perckor érkezett meg, délután pedig 13:16 perckor indult és 15:08 perckor érkezett meg Szászrégenbe. Szászrégenből Marosvásárhely irányába reggel 4:22 perckor indult, 6:14 perckor érkezett meg, délután pedig 16 órakor indult és 17:52 perckor érkezett meg.¹⁴⁶

A vonal 33 kilométer hosszú volt, a Maros bal partján haladt, érintve Marosvásárhely felsőváros, Sáromberke, Gernyeszeg és Szászrégen állomásokat. Rudolf trónörökös kedvelt vadászhelye volt a Görgényi-havasok, ezért Radnótfáján udvari váróterem létesült, amely azonban a trónörökös 1889-es tragikus halála miatt, rendeltetését csak három éven át tudta betölteni.

A vonal a régi keleti vasút szárnyvonalának folytatását képezte. A felszerelése vicinális jellegű volt, a felépítménye 23,6 kg rendszerű sínekből készült. A magas építmények már részben I. rangú, az alépítménynél a földmunkák egészen I. rangú szabványok szerint épültek, akárcsak a műtárgyak. Valamennyi híd és áteresztő I. rangú szabvány szerint létesült felfalazva és a 2,5 m nyílástól fölfelé vasszerke-

141 Uo.

142 A szászrégeni indóház mellett ő építette a dedrádi lutheránus templomot, a petelei lutheránus iskolát, több köz- és magánépületet. (Dr. Teutsch, a lutheránusok erdélyrészi püspöke. *Maros-Vidék*, XVI. (1886. június 13.) 27. sz.

143 A marosvásárhely–szászrégeni helyi érdekű vasút. *Maros-Vidék*, XVI. (1886. január 10.) 2. sz.

144 A marosvásárhely–szászrégeni vasút. *Maros-Vidék*, XVI. (1886. január 16.) 3. sz.

145 Uo.

146 A marosvásárhely–szászrégeni vasúton. *Maros-Vidék*, XVI. (1886. január 10.) 2. sz.

zettel voltak ellátva.¹⁴⁷ A pálya egyfelől könnyű felépítményével, egyszerű berendezésű kis állomásaival, másfelől széles töltéseivel, I. osztályú műtárgyaival és vashídjaival az első rangú és a helyi érdekű vasútvonalak keverékét mutatta. A vasútépítésnél tekintettel voltak annak lehetséges folytatására és a szárnyvonal elsőrangúsítására. A Maros-menti vicinális tervezésekor és építésekor még napirenden volt egy első rangú pálya kiépítése egészen Tölgyesig.¹⁴⁸

Az új vasútvonal hozzájárult a térség gazdasági fellendüléséhez. A forgalom jelentős részét a fa termékek, az alkohol és a szarvasmarha szállítása adta. A vonal menti települések a vasút folytatásában reménykedtek, ez azonban két évtizedes halasztást szenvedett, így Szászrégen átvette Marosvásárhelytől a végállomás szerepét.

III. 2. 2. Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonal

Udvarhelyszéknek és a székely anyavárosnak, Székelyudvarhelynek a vasúti forgalomba való bevonása már a Széchenyi-féle vasúttervben felmerült. Az 1860-as években a szék előjárói támogatták az erdélyi fővasútvonal kiépítését, de sok reményt nem tápláltak az iránt, hogy a fővonal érintse a szék központját. Azt azonban elképzelhetőnek tartották, hogy a szék déli területei bekapcsolódjanak a vasúti forgalomba. 1868-ban Daniel Gábor udvarhelyszéki főispán¹⁴⁹ feliratban kérte a közlekedési minisztert, Mikó Imrét, hogy a Magyar Keleti Vasútvonal a szék területét érintve haladjon Brassó felé. Későbbi visszaemlékezésében azt írja Daniel, hogy az udvarhelyszékiek javaslata szerint a vasút „*Héjjasfalvát elhagyva Székelykeresztúr–Magyaros–Derzs határán át került volna az Olt jobb partjára csak Hidvégnél az úgynevezett Magosmart előtt tért volna az Olton át Brassónak. Ezen irány által ki lett volna kerülve a benei tunel,*¹⁵⁰ *azonban ezen irány valamivel hosszabb lett volna a mostaninál, egyfelől ezért, de másfelől a szászokért kik már jó előre eljártak érdekükbe, figyelembe nem lett méltatva feliratunk.*”¹⁵¹

A fővasútvonal-terv elkészítését követően Udvarhelyszék előjárói kérték, hogy a Héjjasfalvára tervezett állomás helyett a szék területén lévő újszékelyi határban létesüljön vasúti állomás. A Magyar Keleti Vasút Segesvár–Brassó közötti vonalának bejárásai bizottmányában részt vettek a szék megbízottjai is. Az

147 Kovács Gyula: Észrevételek vicinális vasutaink fejlődéséről és különösen a székelyföldi helyi érdekű vasutakról. In: *Vasúti és Közlekedési Közöny* XIX. 1888. február 12. 19. sz. 210.

148 Uo.

149 *Vargyasi Daniel Gábor* (1824–1915) 1848-ban az agyagfalvi székely gyűlés kormánybiztosa, 1865-től Udvarhelyszék ideiglenes, 1869-től véglegesített főkirálybírája, 1875–1891 között Udvarhely vármegye főispánja, 1876–1905 között főrendiházi tag. Az alábbiakban idézett visszaemlékezései fontos adatokkal szolgálnak Udvarhelyszék, majd később vármegye politikai, gazdasági és művelődési életére nézve.

150 *Benei tunel*, a Segesvár–Brassó vonalon található, 634 m hosszú benei alagút, Homoródbene település közelében.

151 Daniel kézirat. I. kötet. 65.

újszékelyi határon egy szakasz kőút, a Nagy-Küküllőn pedig egy híd építése túl nagy költségeket okozott volna, ezért Udvarhelyszék kénytelen volt lemondani az újszékelyi állomásról.¹⁵²

A térség számára az erdélyi fővonal kiépülése az információ és a közlekedés felgyorsulásával volt mérhető. A vasút megjelenése előtt közel 4–5 nap kellett, míg a pesti lapok eljutottak az udvarhelyi olvasóhoz, a vasútnak Segesvárig való kiépítése után ez az idő lerövidült 28–30 órára.¹⁵³ Udvarhelyszék számára a Magyar Keleti Vasút Héjjasfalva állomása képezte közel másfél évtizeden keresztül a vasúti állomást, de Csíkszék egy része is a Héjjasfalva–Gyimes állami közúton keresztül került kapcsolatba az erdélyi vasúthálózattal.

A sikertelen próbálkozás után a helyi vezetők egy mellékvonal kiépítését szorgalmazták. Orbán Balázs¹⁵⁴ 1872. március 27-én a képviselőház ülésén felszólalt a székelyföldi szárnyvasút ügyében. Kérte a kormányt és az országgyűlést, hogy támogassák egy rövid mellékvonal kiépítését Héjjasfalvától Székelyudvarhelyig.¹⁵⁵ Orbán Balázs a későbbiekben is többször felszólalt a székelyföldi vasutak érdekében. Így 1885. áprilisában a boszniai vasutak ügyének tárgyalásakor a parlamenti felszólalásában kiemelte, hogy a kormány jelentős pénzeket áldozott Bosznia elfoglalására, majd később laktanyák, erődítmények, vasutak építésére. Miközben Székelyföldön a vasutat csak hírből ismerik és mindössze egy szakutcányi vasút épült, Marosvásárhelyig.¹⁵⁶ Javasolta a Héjjasfalva– Székelyudvarhely – Gyergyószentmiklós, Földvár–Tusnád–Csíkszereda, Földvár–Kézdivásárhely– Ojtozi–Galac vonalak kiépítését.¹⁵⁷ Udvarhely vármegye bevonása a vasútforgalomba azonban a Magyar Keleti Vasút megépítése után hosszú évekig elmaradt.

A helyi érdekű vasutakról szóló törvények elfogadását követően Székelyföldön számos terv született. Így például a már korábban említett gróf Schweinitz Gyula és Horovitz Sámuel-féle erdélyi vasúthálózat-tervben felmerült egy Héjjasfalva–

152 Uo. 86.

153 Ismét közelebb jutottunk. *Udvarhely* I. (1872. július 21.) 35. sz.

154 *Orbán Balázs, báró* (1830–1890) író, néprajzi gyűjtő, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja, politikus, a „*legnagyobb székely*”. Székelyudvarhely mellett, Lengyel falván született, 1846-ban elhagyta szülőföldjét családjával Konstantinápolyba utazott. Beutazta Közel-Keletet, Egyiptomot, Nyugat-Európát. Jó kapcsolatba került az emigráns Kossuthtal. 1859-ben tért haza, bejárta Székelyföldet. Munkája eredményeként 1868–1873 között hat kötetben kiadta főművét, *Székelyföld leírása történelmi, régészeti, természetrajzi s népismereti szempontból* címen. 1872-től élete végéig országgyűlési képviselő 1848-as függetlenségi programmal. Tulajdonosa volt a Székelyudvarhely melletti Szejke-fürdő.

155 Képviselőházi Napló 1869. 329. www.info.arcanum.hu-PDF-kn-1869_11-24. (letöltve: 2008.11.2.)

156 Boszniai vasutak építése ellen. (1885. évi április hó 24-én) In: *Orbán Balázs országgyűlési beszédei az 1884–87-diki országgyűlésen*. VI. füzet. Budapest, 1887. 133.

157 Uo. 136.

Szekelyudvarhely–Csíkszereda–gyimesi határszélíg vezetendő vasútvonal gondolata.¹⁵⁸

1882-ben Szilágyi Virgil,¹⁵⁹ Dr. K. Biasini Domokos¹⁶⁰ és ifj. Daniel Gábor,¹⁶¹ Udvarhely vármegye kormánypárti országgyűlési képviselői, valamint id. K. Biasini Domokos királyi kereskedelmi tanácsos előmunkálati engedélyt kértek a Héjjasfalva–Szekelyudvarhely Nagy-Küküllő-völgyi vasút kiépítésére. Erre így emlékszik vissza az idős Daniel Gábor, Udvarhely vármegyei főispán: „*Daniel Gábor fiam, Szilágyi Virgil, idős és ifjú Biasini Domokos előmunkálati engedélyt nyervén egy Héjjasfalvától Szekelyudvarhelyig építendő vicinális vasútra, [...] A február 8-án tartott rendkívüli közgyűlés legérdekesebb tárgya volt a terbe vett vasút kérdése. Horvát János szerint a rövid vasút nem jövedelmez példa erre a dési pálya,¹⁶² mikor nincs alap a zsákodi útra, hogy lehessen még a vasútra pénzt fordítani, még pártolná, ha Tölgyesig építtetnék ki. Ugron Gábor¹⁶³: síneket nem ad az állam, képződésén alapszik az államtól várt 300 000 forint segély, mikor az állam a Marosvásárhely–Szászrégen vonalra is csak annyit ajánlott fel, itt még kevesebbet lehet remélni. [...] A községeknek is káros lenne, mert nem lenne jövedelmező. Stratégiai szempontból csak akkor érne valamit, ha Békásig vezetnék ki. Több előny lenne a gyergyói útból, mint a Héjjasfalva–Szekelyudvarhely vasútból.*”¹⁶⁴ Az idős Daniel visszaemlékezéséből kiderül, hogy a vármegye vezetői közül sokan elleneztek a kis szárnyvasút ötletét, inkább egy, az országhatárig húzódó vasútvonal tervét támogatták vagy egy zsákutcába vezető vasút helyett a vármegye elhanyagolt állapotban lévő közútjaira fordították volna a pénzt.

Az engedélyt kérők Herczeg Lajos főmérnököt bízták meg a vonal hatástanulmányának elkészítésével.¹⁶⁵ A 38 km hosszúra tervezett vasútvonal modelljét a körösvölgyi és a szamosvölgyi vasútvonalak szabványszelvényei képezték. A

158 MOL K 229–317. csomó 2 tétel–1880–1642.

159 *Szilágyi Virgil* (1824–1892) ügyvéd, író, politikus, 1881-ben Szekelyudvarhely kormánypárti képviselőjeként került be a parlamentbe.

160 *Kibédi Biasini Domokos* politikus, 1881-ben Udvarhely vármegye Oláhfalva kormánypárti képviselőjeként került be a parlamentbe.

161 *Ifj. Daniel Gábor* (1854–1919) 1878-tól a Szabadelvű Párt programjával Udvarhely vármegyei választókerületek országgyűlési képviselője, 1904. nov. 15-én ő nyújtotta be a gr. Tisza István által kidolgozott házszabályjavaslatot, az ún. Lex Danielt. A Nemzeti Munkapárt alelnöke 1910–1918 között, az unitárius egyház főgondnoka 1876-tól.

162 A Szamos-völgyi helyi érdekű vasútról van itt szó, amelyet 1881-ben adtak át a forgalomnak és mivel a vasútvonal kezdetben nem épült ki a dési sóaknáig ezért a sónak a közúton való szállítása például Kolozsvárra kevesebbe került mint a szamosvölgyi vasúton. Ezt követően 1882-ben átadták a forgalomnak a Dés–Désakna közti 3 km hosszú vonalszakaszt.

163 *Ugron Gábor* (1847–1911) 1872-től országgyűlési ellenzéki képviselő, Orbán Balázs és Bartha Miklós mellett az 1877-es székely országgyűlési ellenzéki képviselő, Francia orientáció híve, híres volt parlamenti vitáiról. Jelentős szerepet tölt be Udvarhely vármegye gazdasági és társadalmi életében.

164 Daniel kézirat, 208–209.

165 *A nagyüküllővölgyi székely vasút tervezete*. Budapest, 1882, Az Athenaeum R. Társ. Könyvnyomdája. 2.

vonatok legnagyobb sebességét óránként 23 km-re tervezték, összességében 13 megállóhelyet létesítettek volna. Tervbe vettek egy I. osztályú felvételi épületet Székelyudvarhelyen, egy-egy II. osztályú állomásépületet Héjjasfalván és Székelykeresztúron, valamint egy III. osztályú állomást Bögözben. Ezen kívül 9 őrház, rakodókat, árnyékszékeket és Székelyudvarhelyen egy mozdonyszínt szándékoztak építeni. A négy állomáson távirda-gépeket terveztek. A forgalmi eszközöket a MÁV-tól tervezték beszerezni.¹⁶⁶

A társaság mérnökének számításai alapján az építési költség 780 ezer forintba került volna, kilométerenként 20 527 forintba,¹⁶⁷ ugyanakkor évenként mintegy 173 282 forint bruttó bevétellel számoltak.¹⁶⁸ Ugron Gábor szerint: „*Oly vállalat, mely ámtás, bolondítás, ábránd, nem érdemel pártolást, a számítások helytelenek.*”¹⁶⁹ A vonaltervnek volt negatív sajtóvisszhangja is. A Csíkszeredában megjelenő *Székelyföld* heti lap címlapján 1883 februárjában egy ismeretlen udvarhelyi szerző kijelenti, hogy „*Egy oly rövid alig 20 és egynéhány kilométer vasút, mely sem szertefelett termékeny vidéken, sem valami nagy ipari városon keresztül nem jár, hanem belefut egy zsákutcába, ahol »se hozzám, se tőled« gazdaságos nem lehet, jövedelmet nem hajthat.*”¹⁷⁰

Az engedélyt kérők, mivel nem nyerték el a vármegye egységes támogatását és nem tudtak jelentősebb pénzügyi támogatást bevonni a vállalkozásba, a következő évben, már nem hosszabbították meg az előmunkálati engedélyt. Feltehetően ezek után került sor az Ugron Gábor¹⁷¹ és ifj. Daniel Gábor közötti egyeztetésre, így rövid időn belül már Ugront is ott találjuk a székelyföldi vasút tervezésénél.

Udvarhely vármegyei vasútépítkezés

A székely anyaszéknek és anyavárosnak a vasúti hálózatba való bekapcsolása a 19. század közepétől több alkalommal is felmerült. A helyi vezetők egy része – mint ahogy korábban is bemutattuk –, 1882-ben felmérte egy előmunkálati engedély révén a Székelyudvarhelyig haladó vasútvonal lehetőségét. Az akkori felméréseket és szerzett tapasztalatokat is felhasználva, 1885-ben ifj. Daniel Gábor és Ugron Gábor Udvarhely vármegyei országgyűlési képviselők újabb tervezetet dolgoztak ki és egyéves előmunkálati engedélyt kértek, most már Héjjasfalva–Székelyudvarhely–Vasláb–Csíkszentdomokos–Gyimes-szoros helyi érdekű vasútra. Egy második szakaszban pedig tervbe vették a Marosvásárhely–Gyergyó-

166 Uo. 8.

167 Uo. 9–13.

168 Uo. 14.

169 Daniel kézirat. II. kötet 209.

170 A székely vasút. *Székelyföld*, II. (1883. február 4.) 10. sz.

171 Ugron Gábor egy, az országhatárig húzódó vasúthálózatot támogatott és már 1880-ban az Udvarhely vármegye képviselőbizottsági gyűlésén felvetette egy Héjjasfalva–Székelyudvarhely–Zetelaka–Gyergyóalfalu–Békás-szoros helyi érdekű vasútvonal ötletét. Arhivele Naționale Direcția Județeană Harghita (A továbbiakban ANDJH) (Román Országos Levéltár Harghita Megyei Kirendeltsége) Prefectura Județului Odorhei (továbbiakban PJO) (Udvarhely vármegye iratai) Fond 43. Nr. Inv. 166. 5. csomó 1880–45.

szentmiklós–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy–Földvár helyi érdekű vasút megépítését.¹⁷²

Az engedélyt kérők tervei alapján 1886–1888 között épült volna ki az első vonal, amelynek hossza összesen 213 km.¹⁷³ Az első vonal építési költsége a tervezet szerint valamivel több mint 7 millió forintot tett volna ki, azonban a kormány csak egy Héjjasfalva–Székelyudvarhely szárnyvonal kiépítésének előmunkálati engedélyt adta meg.¹⁷⁴ Ugron Gábor és Daniel Gábor a székely vasút előmunkálati engedélyének megszerzését követően maguk mellé állították a vármegyét és a székely anyavárost. Mindazok ellenére, hogy Ugron ellenzéki, míg Daniel kormánypárti képviselő volt, sikerült pártállástól független egységet létrehozniuk a vasút megépítése érdekében. Talán ennek is köszönhető, hogy az 1882-es tervvel ellentétben nem tudunk arról, hogy valakik ellenezték volna a vasút építését. Az 1886. január 6-án tartott vármegyei értekezleten az engedményesek bemutatták tervüket és a jelenlevők elhatározták, hogy a vármegye 460 ezer forinttal támogatja az építkezést.¹⁷⁵

Ugron Gábor és ifjabb Dániel Gábor, mint a vasút engedményesei, 1886. április 12-én, Budapesten szerződést kötöttek Kutlány János budapesti vállalkozóval a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonal kiépítésére. Ugronék úgy tervezték, hogy a munkálatokat még 1886-ban elkezdik és 1887. június 1-re átadják a vonalat a forgalomnak.¹⁷⁶

Az építési engedélyezés lassúsága miatt csak 1886. december 15-én hagyta jóvá kérésüket Baross Gábor közlekedési miniszter.¹⁷⁷ Az engedély elnyerését követően, 1887. január 23-án Székelyudvarhelyen megtartották a Héjjasfalva–Székelyudvarhely helyi érdekű vasút részvénytársaság alakuló közgyűlését, amelyen, a vállalkozásban érdekeltéken kívül, képviseltette magát Csík vármegye Mikó Bálint főispán és Becze Antal alispán személyében, illetve a részvényt jegyző községeket egy-egy képviselő. Az alakuló közgyűlésen megvitatták a részvénytársaság alapszabályzatát, kinevezték az igazgatósági és felügyelő bizottsági tagokat. A részvénytársaság elnökének id. Daniel Gábort, ügyvezető alelnöknek Török Albert Udvarhely vármegyei alispánt, alelnöknek Ugron Gábort választották meg.¹⁷⁸

A részvénytársaságot komoly feladat elé állította a közel egymillió forint értékű vállalkozás pénzügyi fedezetének előteremtése. Az építési okmányban 920 ezer forint építési tőkét határoztak meg, amely azonban – mint később kiderült – nem volt elegendő a munkához. Az engedélyezett építési tőke a következőképpen oszlott

172 Az első székely vasút tervezetének ismertetése. Székelyudvarhely, 1885, k.n. 3.

173 Uo. 10.

174 Uo. 13–20.

175 Az első székely vasút. *Székely Nemzet*, IV. (1886. január 14.) 7. sz.

176 MOL K 173–935. csomó 3. tétel–1887–232. A csomó csak részben volt kutatható, mert a II. világháború idején találat érte.

177 MOL K 173–935. csomó 3. tétel–1887–232.

178 MOL K 173–935. csomó 3. tétel–1887–7800.

meg: állami hozzájárulás 291 820 forint, ami 31,7%-ot jelentett, ebből 200 ezer forint a postai szállítás és 91 ezer forint a forgalmi eszközök támogatása. A törvényhatósági hozzájárulások összege 460 ezer forint volt, ami a költségek 50%-át fedezte. A községek¹⁷⁹ és egyének hozzájárulása 41 ezer forint, vagyis 4,5%. Az összes hozzájárulás 792 820 forintot tett ki, ami a tényleges építési tőkének a 86,2%-át fedezte.¹⁸⁰ A maradék összeget kölcsön útján biztosították.

A vasútépítkezésekről beszámolt id. Daniel Gábor. *„Nagy ünnepséggel megtörtént Székelyudvarhelyen 1887. tavaszán az első kapavágás, melyet követett a Kutlánya által adott népes és pazar bankett. (...) Folyt a munka. A sok munkás ellepte a vonalat, azonban a mi székelyeink a földmunkához nem lévén hozzászokva, a versenyt nem állották ki az olaszokkal és a Szeged vidéki kubikusokkal, így nagy része a munkát abbahagyta.”*¹⁸¹ Akárcsak korábban a Magyar Keleti Vasút, majd később a székely körvasút építésénél, a helybeli lakosság az építkezéseken alig vett részt. Az építkezési vállalkozó által már kipróbált, tapasztalattal rendelkező munkáscsoportok érkeztek távoli vidékekről egy-egy munkafázis elvégzésére. A székelység az építkezési anyagok fuvarozásában, a faanyag kitermelésében vagy a talpfák készítésében vett részt.

A Héjjasfalva–Székelyudvarhely 36 km-es vasút mentén négy állomás létesült, földszintes felvételi épületekkel, Székelykeresztúron, Nagyalambfalván, Bögzőben és Székelyudvarhelyen. A nyílt pályán 9 órház készült és a részvénytársaság köteles volt üzleti távírdát is felállítani.¹⁸² Az állomások, órházak, melléképületek tervezését 1887-ben Sebesi Béla vezermérnök készítette, aki felhasználta Herczeg Lajosnak az 1883-ban készült terveit. Sebesi egyszerűsítette a Herczeg Lajos-féle terveket, ez leginkább a székelyudvarhelyi állomás esetében figyelhető meg az alábbi tervrajzok alapján. Herczeg Lajos Székelyudvarhelyre egy emeletes épületet tervezett, Sebesi egyszerű, földszintes állomást építtetett.¹⁸³ A pályán lévő nyílt átereszek és a hidak fából készültek, a fedett átereszek pedig kőből.¹⁸⁴

179 A levéltári forrásokból tudjuk, hogy 42 község 20 400 forint segély összeget szavazott meg a vasútra, a vonal kiépítéséig azonban az összegből 19 464 forintot még nem fizettek be a községek. Ezért 1889. augusztus 17-én Udvarhely vármegye törvényhatósága elhatározta, hogy a szükséges összeget a Magyar Leszámitoló és Pénzváltó Banktól kölcsönben felveszi és tíz évi részletben 6%-os kamattal visszafizeti, az összeget pedig az illető községektől a vármegye beszedi. ANDJH, PJO, Fond 43. Nr. Inv. 166. 14. csomó 1888–62.

180 Dobiecki, 1893. 128–129.

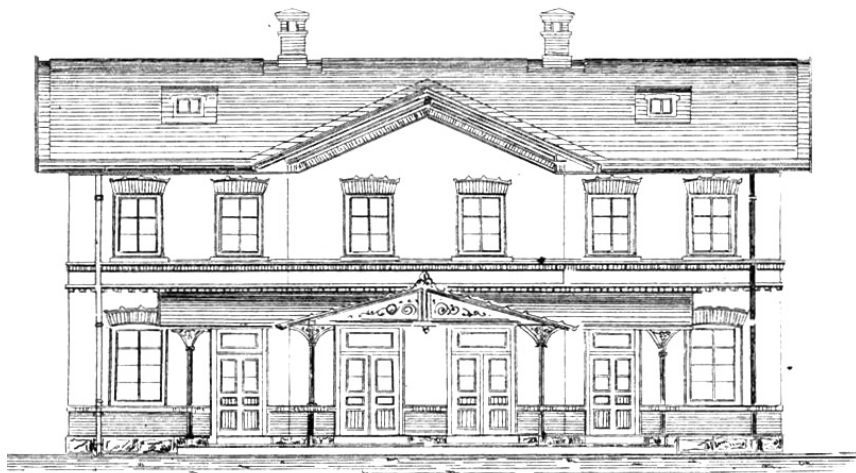
181 Daniel kézirat, 248.

182 MOL K 173–935. csomó 3. tétel–1887–232.

183 Magyar Államvasutak (továbbiakban MÁV) Központi Irattár, Központi Tervtár, 33/2.

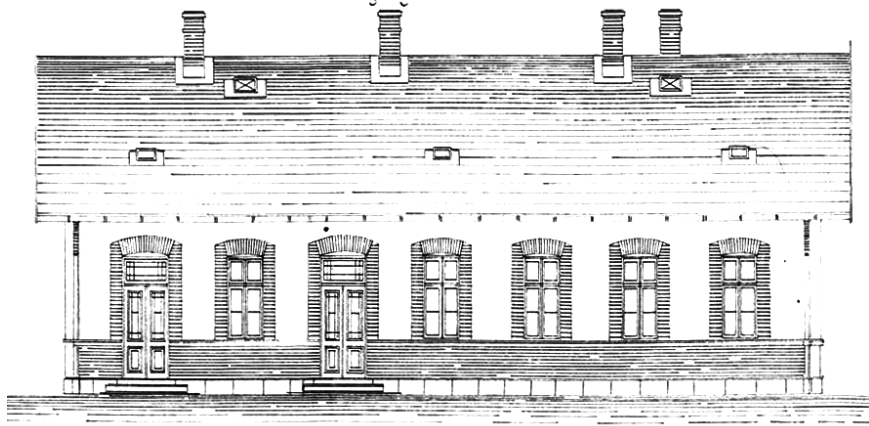
184 Uo.

Főlyafelöli nézet.



13. ábra. Herczeg Lajos mérnök által tervezett székelyudvarhelyi állomás épülete.¹⁸⁵

Főlyafelöli nézet



14. ábra. Sebesi Béla mérnök tervei alapján elkészült székelyudvarhelyi állomás épülete.¹⁸⁶

185 Uo.

186 Uo.

Az építkezés előrehaladását több tényező is lassította. „A vállalkozó személyesen keveset ülvén Udvarhelyt emberei nem nagyon törődtek a munkálatokkal. Volt pedig elég mérnöke, pénztárnoka, titkára, stb., kik a nagy fizetéseket Udvarhelyen, a nyáron át pedig Homoród-fürdön vígságokra költötték. A vállalkozó azt hívéen, hogy emberei legszorgalmasabban dolgoznak külföldi fürdön töltötte nejével idejét. Aztán 1887 ősszén nyakra-főre kezdtek dolgozni, rövid nap, drága napszám mellett. (...) az indóház¹⁸⁷ elhelyezésének kérdése sok vitára adott alkalmat, mert egy része a Botos utca¹⁸⁸ alsó végével Bikafalva felől átellenben akarta volna elhelyezni, a másik része a Felsősiménfalva¹⁸⁹ felőli részre. Végre a miniszteri szakértők ezt fogadván el, a Küküllő áthelyezése, az iskola kertjében vezető híd és a költséges kisajátítás a pálya megnyújtása mintegy 100 000 forinttal növelték az építési költségeket. Később átláttuk, hogy jó helyre lett a pályaudvar elhelyezve, mert a vasút folytatásának előbb-utóbb be kell következnie és a más terv szerinti helyekvésénél fogva sem lett volna alkalmas a pályaudvar megnagyítására, más felől a város terjeszkedése is ezen irányt követi.”¹⁹⁰

A fenti visszaemlékezésből is kiderül, hogy a székelyudvarhelyi állomás helyének kijelölésekor figyelemmel voltak a vasút további folytatására, ezért azt a város északi peremén helyezték el. Az udvarhelyi vicinális költségeit jelentős mértékben emelte a vállalkozó és a mérnökök hanyagsága. A vonal átadása ezért nem történt meg az 1887-es évben, hanemcsak a következő év tavaszán.

Érdemes megjegyezni, hogy a vasútépítkezés felügyelője az a Gráber Ármin budapesti mérnök, aki éppen az 1886-ban megnyitott Marosvásárhely–Szászrégen vonal egyik szakaszának volt az alvállalkozója. Egy 1888-as peres iratból kiderül, hogy 1887. január 15. és 1888. március 17. között volt Gráber az udvarhelyi vicinálisépítés vezetője. Az átadás előtti hónapokban több alkalommal is egészségügyi problémái voltak és feltehetően igaz Kutlányi János fővállalkozó azon vádja, hogy nem mindig tudta megfelelően ellátni feladatkörét az építésnél. Kutlányi a vasút átadását követően elbocsátotta állásából Grábert.¹⁹¹

187 Itt a székelyudvarhelyi vasútállomás helyének kiválasztásáról van szó.

188 Székelyudvarhely egyik legrégebbi főutcája, ma a Kossuth Lajos utca nevet viseli.

189 Székelyudvarhely északi peremfaluja volt a 19. század közepén.

190 Daniel kézirat. II. kötet 249.

191 Budapest Fővárosi Levéltár (továbbiakban BFL.) Budapest Királyi Törvényszék Peres Iratok. VII. 2. c. 1888. I. 181.



15. ábra. A székelyudvarhelyi vasútállomás a vonal ünnepélyes átadásakor.¹⁹²

A vasút műtanrendőri bejárása 1888. március 7-én történt meg, majd a vonal ünnepélyes átadására 1888. március 15-én került sor. A nagy napról az ellenzéki kolozsvári *Ellenzék* lap számolt be részletesen: „mikor a nemzet sok verejtékkel szerzett drága szabadságának 40 éves fordulóját ünnepelte: akkor a Keleti-Kárpátok tövébe húzódott székelyek Isten és Ugron Gábor jóvoltából kettős ünnepet ültek”.¹⁹³ A lap természetesen az ellenzéki Ugron Gábor politikus szerepét emeli ki a vasút megvalósulása kapcsán, a későbbiekben is, elsősorban ellenzéki sajtótermékekben, a vonalat „Gábor úr vasútjának” nevezték. A helyi lakosság még évtizedekkel később is Ugron Gábor kitartásának tulajdonította a vonal elkészülését, ezt bizonyítja a máréfalvi Kovács Dénesnek a visszaemlékezése. „Héjasfalvától Udvarhelyig az ő követelésére épült meg a vasút. Kiharcolta az akkori kormánytól. Jutalma az volt, hogy a vonat néha megvárta, amíg Betlenfalváról négy lovas kocsija beérkezett. Mikor már beült a neki fenntartott kocsiba akkor indult a szerelvény.”¹⁹⁴

A forgalomnak átadott vasútvonalon azonban még számos javításra és pótlásra volt szükség, így annak építési költségei az 1888-as év végéig 1 094 549 forint és 67 krajcárra emelkedtek. A részvénytársaságot 333 435 forint adósság terhelte.¹⁹⁵ Mivel a részvénytársaság elsőbbbségi részvényeket nem bocsátott ki, kénytelen volt

192 Vofkori György székelyudvarhelyi történész gyűjteményéből.

193 Székely vasút. *Ellenzék* IX. (1888. március 20.) 67. sz.

194 Kovács Dénes: *In nomine deo. Feljegyzések* 1964. Máréfalva, 81–82.

195 MOL K 229–317. csomó 9. tétel–1894–33074.

a törzsrészvényekből befolyó összegén kívül a pálya építéséhez szükséges pénzt hitelként beszerezni, meglehetősen magas kamattal. A részvénytársaság a következő pénzügyi intézményektől vett fel kölcsönt:

Intézmény	%	Összeg (Ft.)
Kramer J. Bankház, Budapest	7,5	79 508,30
Magyar Országos Központi Takarékpénztár, Budapest	6,0	40 000,00
Székely Egyleti Első Takarékpénztár, Székelyudvarhely ¹⁹⁶	8,0	14 700,00
Udvarhelymegyei Takarékpénztár, Székelyudvarhely ¹⁹⁷	9,0	55 500,00
Kereskedelmi Bank, Budapest	6,0	70 000,00
Pesti Hazai Első Takarékpénztár, Budapest	6,5	50 000,00
Első Erdélyi Bank, Brassó	7,0	15 000,00
Leszámitó és Pénzváltó Bank, Budapest	6,0	20 000,00
Összesen:		364 708,30

VII. Táblázat. Az Udvarhely vármegyei vasútépítkezésre hitelt adó pénzügyi intézetek.¹⁹⁶

A fenti felsorolásból látható, hogy a helyi takarékpénztáraktól meglehetősen magas kamattal vettek fel pénzt. A két székelyudvarhelyi pénzügyi intézet élén Ugron Gábort és id. Daniel Gábort, vagyis a vasúti vállalkozásban részt vállaló ifj. Daniel Gábor édesapját találjuk, feltehetően a magas kamat háttérében a két vállalkozó nyereségérdekeltsége állt.

A részvénytársaság, hogy a vonal forgalmát növelje, a MÁV engedélyével szállítási díjmérsékletet vezetett be a következő termékek szállítására: téglá, cserép, talpfa, puhafa, keményfa, tűzifa, kőszén, szentkeresztbányai vastermékek, ásványvíz, mész, gabona és bor. Brassóba oda és vissza, hogy az udvarhelyi vicinális a szekérforgalommal versenyezhesen, minden szállítási cikkre kedvezményt adott.¹⁹⁹ A MÁV kezelésébe került vasútvonal forgalmi szempontból a segesvári osztálymérnökség²⁰⁰ irányítása alá került.

196 MOL K 229–317. csomó 9 tétel–1894–43471.

197 Ugron Gábor által vezetett pénzügyi intézet, 1875-ben alakult, de gondatlan kezelés miatt 1902-ben csődbe ment.

198 1881-ben alakult, elnöke id. Daniel Gábor.

199 Uo.

200 A segesvári vasúti osztálymérnökség területi hatásköre többször változott, többnyire a Medgyes–Segesvár–Homoród és a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonalakra terjedt ki. Az osztálymérnökségen egy szakaszmérnök, egy irodatiszt, egy díjnok, 9–10 pályafelvigyázó, 46–62 pályáor teljesített szolgálatot. A pályafelvigyázói szakaszhelyek: Segesvár, Dános, Bene, Székelyudvarhely, Székelykeresztúr, Kacza, Erked, Héjjasfalva és Homoród. Osztálymérnökök: Horschetzky Sándor (1876–1895), Neszl Ede (1895–1896), Juczó később Juhó János néven (1896–1904), Gaál József (1904–1917) és Ambrus József (1917–1918). (Horváth, 2004. 111–112.)

Ugron Gábor és Daniel Gábor székely vasút terve

A Héjasfalva–Székelyudvarhely vonal befejezése után több éven keresztül Ugron és Daniel tárgyalásokat folytattak a vasút továbbépítése érdekében. Terveiken változtattak, mert időközben megépült a Marosvásárhely–Szászrégen helyi érdekű vonal. Így a nagy székely körvasút terve²⁰¹ egyre nagyobb támogatást nyert, mind a minisztériumban, mind a maros-tordai, a csíki és a háromszéki vezetők körében. Ugronék korábbi tervében nem szerepelt Gyergyószentmiklós, ezért a marosnyírei²⁰² állomástól egy szárnyvonalat terveztek a Gyergyói-medence központjáig. Tisztában voltak azzal, hogy a Gyimesi-szorosig terjedő vonal jelentős mértékben emelné a költségeket, ezért az újabb tervből ezt a részt kihagyták. Csíkszentdomokostól viszont a vonal tovább folytatódott volna Csíkszeredáig. Ezzel is igyekeztek a befektetők Csík vármegye támogatását megszerezni, ami úgy tűnt, hogy sikerül, hiszen Csík vármegye az Ugron-féle terv mellé állt, és a vasút építési költségeire 700 ezer forintot ajánlott fel törzsrészvények ellenében.²⁰³

A tervbe vett vasútnak a közigazgatási bejárása Lakatos Aladár miniszteri titkár vezetésével 1888 februárjában és májusában történt meg. A bizottság jegyzőkönyvbe vette a létesítendő műtárgyakat, útátjárókat, a pályával párhuzamosan haladó utakat, és megnevezték, hogy a különböző állomások hol, mely szelvények között legyenek elhelyezve.²⁰⁴ A közigazgatási bejárást követően azonban a hadügyminisztérium kifejtette, hogy nem támogatja a Székelyudvarhely–Marosnyíre–Csíkszereda vonalat, e helyett előnyösebbnek tartja a Szászrégen–Brassó vonal kiépítését. A minisztérium képviselője azzal érvelt, hogy a tervbe vett vasútvonal egy gyéren lakott területen halad keresztül, ami hadászati szempontból nem előnyös.²⁰⁵ Baross Gábor miniszter és munkatársai azonban megfelelőnek látták a vonalterveket és nem tartották indokoltnak, hogy egy vicinális vonalat csupán azért ejtsenek el, mert az hadászati szempontból kevésbé fontos.²⁰⁶

Ugron Gábor a hadügyminiszternek küldött feliratában igyekezett megcáfolni a minisztérium érveit és rámutatott, hogy a Szászrégen–Gyergyószentmiklós

201 Marosvásárhely–Szászrégen–Maroshévíz–Gyergyószentmiklós–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy–Brassó székely körvasút több szakaszban, 1909. október 28-ra épült kit teljesen, mikor átadták a forgalomnak az utolsó szakaszt Déda és Gyergyószentmiklós között.

202 *Marosnyíre*, Marosfő csíkvármegyei település északi részét nevezik Marosnyírének vagy Alsó-Marosfőnek.

203 A felajánlás körül 1895–1896-ban vita alakult ki Csíkvármegye és a Kereskedelmi Minisztérium között. A minisztérium követelte, hogy a vármegye váltsa be az akkor tett ajánlatát, míg a vármegye arra hivatkozott, hogy azt egy helyi érdekű vasútra tette, törzsrészvények ellenében, nem pedig egy állam által épített vasútvonalra. A gazdasági helyzet pedig nem teszi lehetővé, hogy most ezt az összeget az államnak minden ellenszolgáltatás nélkül megtegye. MOL K 229–509. csomó 2. tétel–1896–60438.

204 MOL K 229–317. csomó 3. tétel–1894–8282.

205 MOL K 229–317. csomó 3. tétel–1894–10694.

206 MOL K 229–317. csomó 3. tétel–1894–42489.

közötti vasútvonal szintén gyéren lakott területen, nehéz terepen és emelkedővel haladna keresztül, ahol erdőn és köveken kívül más nincs. Ugron kiemelte, hogy az Udvarhely–Csík vármegyei vonal mentén csak magyarok élnek, míg a másik vonal mellett görög-keleti vallású, román népesség lakik, amelynek a hozzáállása egy orosz háború esetén kiszámíthatatlan.²⁰⁷ A határral párhuzamosan megvont vasútnál, ami a hadügyminiszternél érvként szolgált, szerinte sokkal fontosabbak a „függvényesek”, mert ezek inkább tudják biztosítani a visszavonulás vagy utánpótlás lehetőségét.²⁰⁸ Ugron az udvarhelyi vonalat pénzügyileg és technikailag 2 év alatt kivitelezhetőnek tartotta. Kijelentette, hogy „a Szászrégen–Gyergyó és az Udvarhely–Csíkszereda vonal két párhuzamos félkört ír le, melyből a szászrégeni a külső, tehát a hosszabb, az udvarhelyi a belső, tehát a rövidebb vonal. A geometriai igazság egyszersmind stratégiai igazság is.”²⁰⁹

Ugron Gábor, érveinek alátámasztása érdekében, 1888-ban felkérte Stenkovitz Miklós mérnököt egy hatástanulmány készítésére. Stenkovitz számításai alapján a tervezett vonal érintett volna 2 várost és 67 községet, 735 678 holdnyi terület és 103 139 lakost. Statisztikai adatok alapján felmérte, hogy milyen áru- és személyforgalommal rendelkezik a vonal. Évente mintegy 55 361 vagon áruforgalommal számoltak.²¹⁰ Stenkovitz Miklós számításai reálisak voltak, a későbbi marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamarai jelentésekben ennek a térségnek az áruforgalmi adatai nem sokban különböztek a fenti adatoktól.

A tervezett vonalnak három forgalmi központja lett volna: Székelyudvarhely, Gyergyószentmiklós és Csíkszereda. Az áruk általános menethosszát 55 km-ben határozta meg. Személyforgalom esetében évente 236 900 utassal számolt, minden lakosra 2–3 utazást számítva. Az áru- és személyforgalomból származó jövedelmet évente 1,023 millió forintban, az építendő vonal költségét 4 millió forintban állapította meg.²¹¹ Ez jóval olcsóbb volt, mint ami az első tervben szerepelt.

Ugron Gábor és ifj. Daniel Gábor, számítva arra, hogy a mintegy 117,7 km vonal engedélyezési tárgyalása hosszabb időt vesz igénybe, kérték Baross Gábor minisztert, hogy hagyja jóvá a már Székelyudvarhelyig megépített vasút folytatását a mindössze 18 km távolságban lévő Ivóig. Összesen három állomást létesítettek volna: Fenyéd, Zetelaka, Ivó megállóhelyekkel. A tervet erre a vonalra szintén

207 Az 1880-as évek végén reális esélye volt egy orosz ellenes háborúnak a bulgáriai válság következtében.

208 A határral párhuzamosan megvont vasútvonal hátránya a rá merőleges vasútvonalak hiányában Székelyföldön az 1916-os román betörés alkalmával kialakult zűrzavarban mutatkozott meg. A merőleges vasútvonalak hiányában és azt követően, hogy a határral párhuzamosan haladó vasútpálya az ellenség kezébe került, a katonaság és a polgári lakosság csak a közutakat tudta használni visszavonulásra.

209 MOL K 229–317. csomó 3. tétel–1894–24289.

210 MOL K 229–317. csomó 3. tétel–1894–32295.

211 Uo.

Stenkovitz készítette, 1888 májusában. A vonal építési költségét 530 ezer forintban határozták meg.²¹²

A Kereskedelmi Minisztérium elutasította Ugronék tervét, arra hivatkozott, hogy ez a vonalszakasz csak egy töredéke a székely vasútnak és erre külön nem hajlandó engedélyezési tárgyalást kezdeményezni.²¹³ Ugron Gábor és társai, 1888. augusztus 13-án, Budapesten újabb tárgyalásokat folytattak, ahol megkapták az előmunkálati engedélyt, de felkérték őket, hogy az építési terveket 6 hónap alatt adják le és a vonalat 3 év alatt építsék ki.²¹⁴ A kötelezettségek megvalósítását bizonytalanná tették a már megépült vasútvonal pénzügyi gondjai, valamint Háromszék vármegye azon döntése (1888. december 29.), hogy mivel megindult a Brassó–Kézdivásárhely vasútvonal kiépítése, nem támogatja Ugronék tervét és inkább a székely körvasút mellett foglalt állást.²¹⁵

Ugron Gábor és ifj. Daniel Gábor, hogy továbbra is versenyhelyzetben maradjanak, 1890. február 22-én²¹⁶ a Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy vonalrészre egy éves előmunkálati engedélyt kértek, amit meg is kaptak. Tárgyalásokba kezdtek a frankfurti Erlanger bankházzal, amely ígéretet tett arra, hogy a Brassó–Háromszék helyi érdekű vasút befejezése után a bankház foglalkozik az általuk tervbe vett vonal pénzügyeivel.²¹⁷ Az Erlanger bankház mérnökei 1890. nyarán bejárták a tervezett vasútípálya legnehezebb részeit, Zeteleka és Gyergyóújfalu között.²¹⁸ Ugron és a bankház közti kapcsolat további alakulásáról nincsenek adataink.

Időközben a Kereskedelmi Minisztérium 1890-ben felkérte a MÁV igazgatóságot, hogy mérje fel, hol volna lehetséges új vasúti csatlakozási pontok létesítése Romániával. A MÁV igazgatóság csatlakozási pontokként a Vulkán-, Vöröstoronyi- és a Gyimes-szorost nevezte meg. Az utóbbi esetében elképzelhetőnek tartották, hogy a kiindulási pont a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonalból létesüljön.²¹⁹ Nemzetközi egyezmény keretében, 1891-ben megállapodás született Romániával, hogy két új vasúti csatlakozási pont létrehozásáról, az egyik a Gyimes- a másik a Vöröstoronyi-szorosnál. Az 1891. évi XL. törvénycikkben jóváhagyott szerződés arra kötelezte a két országot, hogy ezeket a csatlakozási pontokat 1897. november 17-ig kiépítse.²²⁰ Így a székelyföldi vasútépítkezések megkezdése csupán idő kérdése volt. A kormány kezdetben nem zárta ki a magánkezdeményezést, azonban

212 Uo.

213 MOL K 229–317. csomó 3. tétel-1894–25864.

214 MOL K 229–317. csomó 3. tétel-1894–39785.

215 MOL K 229–317. csomó 9. tétel-1894–29733.

216 MOL K 229–317. csomó 2. tétel-1894–12944.

217 MOL K 229–317. csomó 2. tétel-1894–48972.

218 A zetalaka-gyergyóújfalvi. *Csiki Lapok*, II. (1890. augusztus 13.) 34. sz.

219 MOL Z MÁV Igazgatóság Bizalmas iratok 1524–1 doboz 1890–88734.

220 *Magyar Törvénytár 1889–1891. évi törvénycikkek.* (szerk. Márkus Dezső) Budapest, 1897, Franklin- Társulat. 499–510.

mindössze annyi történt, hogy 1892. július 28-án Ugronék előmunkálati engedélyét újból meghosszabbították.²²¹

Ugronék terve 1893 májusában még napirenden volt, tárgyalásokat folytattak a Kereskedelmi Minisztériumban. Az újabb számítások szerint a Székelyudvarhely–Marosnyire–Gyergyószentmiklós–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy vonalszakasz, a maga 183,5 kilométerével, mintegy 7 millió forintba került volna, kilométerenként 38 ezer forintba.²²² Érdemes egy kis összehasonlítást tenni. Az Arad–körösvölgyi vasút kilométerként 15 ezer forint, a szamosvölgyi vasút kilométerként 21 és 25 ezer forint, a Nagyvárad–Belényes–Vaskóhi vasút kilométerként 21 ezer forintba került.²²³ Tehát az 1880-as években épült erdélyi helyi érdekű vonalokhoz képest Ugronék vasútterve költségesebb volt, de ha azt nézzük, hogy az állam által épített Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Csíkgyimes vonal egy km-re 166 ezer forint volt, akkor az Ugronék által felajánlott építési ár olcsónak mondható.²²⁴ Ugronéknak 350 ezer forint biztosítékot kellett volna letenniük az építkezési engedély kiadása előtt,²²⁵ de rövid időn belül kiderül, hogy még a szükséges biztosíték lefizetésére sem rendelkeznek elegendő pénzzel. Az általuk kidolgozott terv egyre inkább háttérbe szorult. Időnként az Ugron-féle tervet az utókor elővette, az Udvarhely és Csík vármegye közti vasútvonal megépítésére azonban sohasem került sor.

III. 2. 3. A háromszéki vicinális építéstörténete

A háromszéki térségnek a vasúthálózatba való bevonása már a korai tervekben megjelent, mert a vármegye területén fekvő Ojtozi- vagy Bodza-szorosokon keresztül képzelték el a magyar és a román vasúthálózat csatlakozását. A Széchenyi István által kidolgozott Kárpát-medencei vasútvonal-tervben az erdélyi fővonal a háromszéki Ojtozi-szoroson hagyta volna el Erdélyt és haladt volna keleti irányba a dunai és a Fekete-tengeri kikötők felé. Az abszolutizmus korában és a kiegyezést követő első években megjelenő vasúti tervek megegyeztek abban, hogy Brassó irányába haladjon a fővonal, de az, hogy a Tömös-hágón, az Ojtozi- vagy esetleg a Bodza-szoroson hagyja el az ország területét, már vita tárgyát képezte.

A kiegyezést követően mind a Mikó tervben, mind az angol Waringnak kiadott vasútépítési engedélyben megtalálható az Olt mentén kiépülő mellékvonal terve. Az 1870-es években, mint ahogy korábban is láttuk, erőteljes versengés volt a háromszéki és a brassói térség között, hogy az Ojtozi-, Bodza- vagy a Tömös-szoroson keresztül valósuljon meg a magyar–román vasúti csatlakozás. A Bras-

221 MOL K 229–317. csomó 2. tétel–1894–79479.

222 MOL K 229–316. csomó 2. tétel–1894–52582.

223 Dobiecki, 1893. 115.

224 Horváth, 1996. 191

225 MOL K 229–316. csomó 2. tétel–1894–52582.

só-Predeal vasút átadását követően a háromszéki térség csak mellékvonalak kiépítésében reménykedhetett.

A Magyar Keleti Vasút Segesvár-Brassó vonalszakasza Udvarhely és Háromszék vármegyék szomszédságában haladt el. Az udvarhelyi térség számára, mint ahogy már említettük, a héjjasfalvi, Háromszék vármegye számára az ágostonfalvi, a földvári és a brassói állomások jelentették a vasúti csomópontokat.

A háromszéki vasút megépítésének szükségessége a 19. század '70-es éveinek a végén egyre erőteljesebben jelentkezett. A különböző tervekről és elképzelésekről a közvélemény a helyi sajtóból értesülhetett. A Sepsiszentgyörgyön megjelenő *Nemerében*, majd a *Székely Nemzetben* több közlemény is megjelent a vasút szükségességéről. Általánosan elfogadott cél volt, hogy olyan vasút épüljön, amely érinti a vármegye mindkét városát, Sepsiszentgyörgyöt és Kézdivásárhelyt. Helyi szinten Pótsa József háromszéki főispán irányításával több alkalommal rendeztek tanácskozást a vasút ügyében. Pótsa József elnökletével Vasúti Bizottság alakult, amely tárgyalásokat folytatott a vasúti előmunkálathoz kérő személyekkel.²²⁶

A közlekedési minisztérium – mint ahogy az alábbi táblázatban is láthatjuk – 1888 februárjában összehasonlító kimutatást készített az erdélyi, érvényes előmunkálathoz engedéllyel rendelkező személyekről és terveikről.²²⁷

Engedélyt kérő személyek	Vasútvonal-tervek
Báró Huszár Károly	Szászrégen–Maroshévíz–Gyergyótölgyes Szászrégen–Görgény-völgye–Ditró–Tölgyes Maroshévíz–Ditró–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy–Brassó Sepsiszentgyörgy–Földvár Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely
Ugron Gábor– Daniel Gábor	Székelyudvarhely–Csíkszereda–Szépvíz–Gyimes Ditró–Csíkszereda Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy–Brassó Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely–Ojtozi
Gustav Thälmann	Alvinc–Nagyszeben–Talmács–Fogarás Nagyszeben–Resinar Nagyszeben–Nagydisznód
Gróf Nemes János	Brassó–Zernyest–Volkán Brassó–Prázsmár–Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely–Sósmező Brassó városon keresztül Hosszúfaluig Brassó–Keresztényfalva–Volkensdorfi bányák

VIII. Táblázat. Az erdélyi helyi érdekű vasutak előmunkálathoz engedélyeseinek listája, 1888

226 *Háromszék vármegye emlékkönyv Magyarország ezredéves fennállása ünnepére.* Sepsiszentgyörgy, 1899, Jókai-Nyomda-Részvénytársulat. 282. (továbbiakban: Háromszék, 1899.)

227 MOL K 229-177. csomó 17. tétel-1888-3294.

A fenti tervek közül Nemes János tervezete képviselte leginkább a háromszéki érdekeket. Róla érdemes megjegyezni, hogy a Magyar Keleti Vasút Ágostonfalva és Brassó közti vonalszakasz földmunkálatainak egyik kivitelezője volt, 1872–1873 között.²²⁸ Így feltételezhetjük, hogy voltak ismeretei a vasútépítésről és kapcsolatai is lehettek az illetékes állami intézményekkel. Nemesnek sikerül megnyernie a kolozsvári Horovitz Sámuel támogatását, akinek – a Marosludas–Beszterce helyi érdekű vasutak igazgatójaként – voltak tapasztalatai a helyi érdekű vasutak ügyében. A Közlekedési Minisztériummal való tárgyalásokat Nemes János Horovitz Sámuelre bízta.²²⁹

A minisztérium a Nemes-féle tervezetet a napirenden lévő vonal-tervek egy részének tekintette. *„A tervezetek felsorolásából kitűnik, miszerint a báró Huszár és az Ugron féle tervezetek tekinthetők oly egységes tervezetekül melyek Maros-Torda, Csík, Háromszék és Udvarhely megye által szem előtt tartott összes érdekeket kielégíteni törekşenek, miért is a két fél tervezet, verseny-tervezet jellegével bír (...). A gróf Nemes János tervezet ellenben a Huszár és Ugron terve egy részét öleli csak fel s azok megvalósulása esetén önmagától elesik s ezen tervezet kifolyása iránt tekinthető az érdekelt törvényhatóságokban lábra kapott azon felfogásnak mely szerint minden egyes törvényhatóság feladata volna a kapcsolatos hálózatának a reá eső darabját a többiekkel összefüggőleg vagy esetleg azoktól függetlenül megépíteni.”*²³⁰

A minisztérium kiadhatónak találta az elmunkálati engedélyt a Nemes-féle tervre, de ekkor még elsősorban a Huszár vagy az Ugron vasúthálózat-terveket látta megvalósíthatónak. A minisztérium vizsgálta az is, hogy melyik ponton létesülhet Moldvával vasúti összeköttetés. Itt leginkább a tölgyesi vagy a gyimesi csatlakozási pontok lehetősége merült fel. A minisztérium számításai alapján Budapeستől kiindulva a tölgyesi csatlakozás volna a legrövidebb, 688 km, míg a gyimesi 779 km. Számoltak azzal, hogy Románia feltehetően a gyimesi csatlakozási pontot támogatja, mert számára az volna a rövidebb vonal. E két vasúti csatlakozási pont kérdése azért is került napirendre, mert időközben megindultak az építkezések a Héjjasfalva–Székelyudvarhely helyi érdekű vasútvonalon és amint korábban látható volt, ezt a vonalat egy nagyobb vasútépítési terv első szakaszaként gondolták el a kortársak. A Közlekedési Minisztérium is elképzelhetőnek tartotta, hogy a kiépülő Székelyudvarhely–Marosnyire–Csíkszereda vasút valamelyik pontjáról induljon ki a moldovai román vasutakkal csatlakozó fővonal, majd ebből később vasútvonalak épülnének ki Sepsiszentgyörgy és Maroshévíz irányába. A Nemes-féle tervezet megvalósítását így leginkább az Ugron-féle vasútervtől tették függővé.

A háromszéki vasút létesítésének ügyében azonban újabb és újabb lépések történtek mind helyi szinten, mind a Kereskedelmi Minisztériumban. A Nemes János-féle vasútvonal-terv mellé nemcsak a háromszéki, hanem a brassói gazdasági

228 A brassói vasútvonalnál. *Erdély*, I (1871. október 12.) 33. sz.

229 MOL K 229-177. csomó 17. tétel-1887-31522.

230 Uo.

elit is felsorakozott, és elvetették a Huszár és Ugron-féle tervek támogatását. A Nemes-féle vasút irányával azonban nem mindenki volt megelégedve. A Háromszék vármegye törvényhatósági bizottságának ülésén, 1888. június 2-án többen kifogásolták, hogy a vonal óriási kanyarokat tesz Sepsiszentgyörgy és Kézdivásárhely között.²³¹ Ellenvéleményüket a Közlekedési Minisztériumnak is felterjesztették. A minisztérium válaszából kiderül, hogy a vasútvonal pontos iránya ekkor még nem volt eldöntve, a cél az volt, hogy minél népesebb terület érintsen.²³²

Nemes János és társai 1888 novemberében felterjesztették a minisztériumnak a Brassó–Háromszék helyi érdekű vasút és a Brassó–Hosszúfalu gőzmozdonyú közúti vasút²³³ pontos tervét és annak műszaki jelentését. A vasút szükségessége mellett a következő érveket hozták fel: a gazdaságilag elmaradott, de természeti kincsekben gazdag Háromszék megsegítése, Brassó város válhatna e térség igazi gazdasági központjává, a már itt létező gyáripár és a háromszéki nyersanyag-lelőhelyek között megteremtődne a közvetlen kapcsolat. Keresztényfalva és Kézdivásárhely szeszgyárai könnyebben tudnák értékesíteni termékeiket. A Romániával való vámháború következtében piacát elvesztő háromszéki kis- és háziipar előtt új lehetőségek nyílnának meg. A brassói gőzmozdonyú közúti vasút négy csángó falut érintene, 18–20 ezer magyar lakossal, akik kapcsolatba kerülnének Brassóval és rajta keresztül a többi magyar helységgel. A vasút által könnyebben lehetne értékesíteni Háromszék és Hétfalu eddig megközelíthetetlen erdőségeit. A székely fürdők, Előpatak, Tusnád és Kovászna is elérhető közelségbe kerülnének. Stratégiai szempontból lehetővé válna a határmenti területek könnyebb megközelítése.²³⁴ Nemes János 1888 végén kérte Baross Gábor minisztert, hogy rendelje el a vonal közigazgatási bejárását és az engedélytárgyalás megindítását. Bejelentette, hogy megszerezte Maurer Viktor (a brassói Első Erdélyi Bank igazgatója), Ádám Károly ügyvéd és Horovitz Sámuel kolozsvári vállalkozó támogatását.²³⁵ A minisztérium képviselője, Dobiecki Sándor is elviekben elfogadhatónak tartotta a tervezetet.²³⁶ Érdemes megjegyezni, hogy Dobiecki 1887-ig a brassói állomás főnöke volt és ezt követően került a minisztériumba, így nem kizárt, hogy ő maga is lobbizott a vasút érdekében.²³⁷

Az erdélyi vasútépítés történetében egy ritka eseményre került sor a Barcaságban. Bácsfalu, Türkös, Csernátfalu és Hosszúfalu lakossága tiltakozott a vasút ellen. Erről a tiltakozásról feliratban számolt be Brassó vármegye alispánja Baross Gábor miniszternek. A falvak lakosságát a négy falu és Brassó közötti fuvarozással

231 MOL K 229-177. csomó 17. tétel-1888-30777.

232 Uo.

233 Közúti vasútnak a települések belterületén, többnyire az útburkolatba fektetett vágányoknál közlekedő, helyi forgalmat lebonyolító vasutakat nevezték.

234 MOL K 229-177. csomó 17. tétel-1888-54409.

235 Uo.

236 Uo.

237 Kinevezés. *Brassó*, III. (1887. április 9.) 41. sz.

foglalkozó személyek bujtották fel a vasút ellen. Sikerült a lakosság jelentős részével elhíttetni, hogy a vasút megsemmisítené a helyi lakosság kereseti forrását. A fuvarosok attól féltek, hogy a vasút megépítésével tönkremegy vállalkozásuk.²³⁸ A tiltakozási akciók a vasút építésével megszűntek.

Háromszék vármegyében nem került sor hasonló tiltakozásra, de több település elégedetlensége a tervezett vonal irányával továbbra sem szűnt meg. A vonal vezetésével nem voltak megelégedve a Feketeügy jobb partján lévő települések, amelyek a helyi sajtóban fejezték ki elégedetlenségüket. Kijelentették, hogy Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely között a legrövidebb vonal a Feketeügy jobb partján tudna megvalósulni, e helyett a vonal vezetése bal parton történik, így a vonal jelentős kanyarulat után tart Kézdivásárhelynek. A folyó bal parti vezetése mellett szólt, hogy itt található az Orbai szék legjelentősebb települései, mint például Kovászna, Barátos, valamint a kitermelésre alkalmas hatalmas erdőségek. Horn Dávid faipari vállalkozó 10 000 forint értékű részvényjegyzést ígért, ha minél közelebb kerül a vasútvonal a papolczi erdőségekhez.²³⁹ Számára kulcsfontosságú volt, hogy hol halad a vasútvonal, hiszen ekkor vette kezdetét gyulafalvi és komandói faipari telepeinek kiépítése.²⁴⁰

A közlekedési minisztérium kérésére Horovitz János részletes tervek készített a vonalról. A sepsiszentgyörgyi állomás elhelyezésénél figyelembe vették a vasútvonal továbbépítésének lehetőségét, Csíkszeredáig. Kézdivásárhelyen az állomást a város déli részére tervezték, hogy ne kelljen épületeket bontani és városi belterületeket kisajátítani.²⁴¹

Nemes János és támogatóinak eredményes munkáját jelzi, hogy 1889. február végén, március elején Baross miniszter rendeletére megtörtént a háromszéki vasútvonal közigazgatási bejárása, majd pontosították a vonal irányát.²⁴² A vasút morfológiai hatása megmutatkozott Brassó belterületén is. A város területén megépülő közúti vasút miatt új utcákat nyitottak és a Klastrom utcában lévő diadalkaput, mivel az a vonal útjába esett, a városi tanács hosszas vita után lebontotta.²⁴³

Az engedményesek 1890. január 19-én feliratban tudatták a minisztériummal, hogy sikerült megállapodniuk a vasút finanszírozása tárgyában a majna-frankfurti Eisenbahn-Rentenbank (Vasúti Hitel Bank) csoporttal.²⁴⁴ A vasútépítést finanszírozó frankfurti von Erlanger und Söhne és Gebrüder Sulzbach, illetve a bécsi

238 MOL K 229-177. csomó 17. tétel-1889-24108.

239 Uo.

240 Még egyszer a háromszékmegeyi vasútügy és az iparfejlesztés. *Székelly Nemzet*, VII. (1889. január 15.) 9. sz.

241 A brassó-háromszéki vasút. *Székelly Nemzet*, VII (1889. január 3.) 2. sz.

242 A brassó-háromszéki vasút. *Székelly Nemzet*, VIII. (1890. május 3.) 69. sz.

243 A klastrom-utcaza kapuja. *Székelly Nemzet*, VII. (1889. december 15.) 194. sz.

244 MOL K 229-177. csomó 17. tétel-1890-4645.

Landerbank és Wiener Bankverein bankházakkal 1890. február 7-én az engedélyesek aláírták a szerződést.²⁴⁵

Az engedélyesek helyett a finanszírozó cégek 1890. március 11-én letették a 150 ezer forint biztosítékot és ezzel megnyílt az út az építési engedély elnyerése előtt.²⁴⁶ Az uralkodó 1890. április 8-án szentesítette a vasút építési engedélyokmányát, majd 1890. április 14-én Baross Gábor miniszter a vasút engedélyezését bejelentette a képviselőházban is.²⁴⁷ A Brassó–Háromszék Helyi Érdekű Vasutak Részvénytársaság megalakulására és annak alapszabályzatának elfogadására 1890. május 1-jén került sor.²⁴⁸ A részvénytársaság elnöke gróf Nemes János lett, a frankfurti bankokat Gerhardt Gusztáv²⁴⁹ budapesti vasúti igazgató képviselte. Az igazgatóságba a székelyföldi elit több tagja is bekerült, mint Pótsa József, a vármegye ispánja, Szentkereszty Béla báró, vagy Ugron Gábor udvarhelyi politikus, a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonal engedélyese. A helyi érdekű vasúttársaság alaptőkéjét 4 008 800 forintban határozták meg, ennek megszerzésére 14 444 darab, egyenként 200 forint értékű elsőbbségi részvényt és 5 600 darab, egyenként 200 forint értékű törzsrészvényt bocsátottak ki.²⁵⁰ Az összes elsőbbségi részvényt 2 888 800 forint értékben a *Von Erlanger und Söhne* és a *Gebrüder Salzbach* frankfurti cégek vásárolták meg. A vasút kiépítését a német bankok mellett a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank és Arnold Leó mainzi cég vállalta el.²⁵¹

A vasútvonal építési engedélyeit a minisztérium nem egyszerre, hanem kisebb vonalszakaszokban adta ki: a Brassó–Zernyest vonalra 1890. május 11-én, a Brassó–Sepsiszentgyörgy vonalra 1890. június 29-én, a Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely vonalra 1890. október 9-én. Az engedélyesek kötelezték magukat, hogy a vonalat 2 év alatt kiépítik.²⁵² A vasútvonal teljes hossza 119,2 km, ebből a Zernyest–Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely fővonal 101,2 km, míg a Brassó–Hosszúfalva szárnyvonal 18 km hosszú. A vonalak szabványos nyomtávval egy vágányra épültek ki. A fővonalon 40 km, míg a szárnyvonalon 30 km óránkénti sebességgel közlekedhettek a vonatok.²⁵³ A vasútépítéshez szükséges acélsínek és kötőanyagok a Szabad Osztrák-Magyar Államvasút társaság resicai és aninai gyáraiban készültek.²⁵⁴

245 MOL K 229-177. csomó 17. tétel-1890-26294.

246 MOL K 229-176. csomó 17. tétel-1890-15256.

247 MOL K 229-176. csomó 17. tétel-1890-23028.

248 MOL K 229-177. csomó 17. tétel-1890-26294.

249 *Gerhardt Gusztáv* (1848–1911) német származású vállalkozó. A MÁV elnök igazgatója, ő szervezte meg a MÁV Nyugdíj és Segélyalapját.

250 MOL K 229-177. csomó 17. tétel-1890-26294.

251 A brassó–háromszéki vasút. *Székely Nemzet*, VIII. (1890. május 6.) 71. sz.

252 MOL K 229-177. csomó 17. tétel-1892-65382.

253 A brassó–háromszéki vasút. *Székely Nemzet*, VIII. (1890. május 3.) 69. sz.

254 MOL K 246-15. csomó 1888. Brassó–Háromszéki helyi érdekű vasút

Az építkezési vállalkozó, a mainzi Arnold Leó, a vasútvonal építését szakaszokra osztotta és alvállalkozókra bízta, akik nagyrészt magyar állampolgárok voltak, de volt két német és egy olasz is köztük. Néhány olasz kőműves és kőfaragó, valamint cseh földmunkás kivételével az összes többi munkás belföldi származású volt. A fa- és kőanyag szállítása brassói, háromszéki és más szomszédos vármegyei vállalkozókra volt bízva. A vasútépítésen közel 2000 ember talált munkát.²⁵⁵

A vasútvonal építése 1890-ben kezdődött el. Ebben az évben földmunkákat végeztek, a területek egy részét kisajátították. A zernyesti vonalon elkészült a vasúti töltés, felépítették a prázsmári, sepsiszentgyörgyi állomást és a kökői hidat.²⁵⁶ A munkálatok egyes helységekből nem várt akadályokba ütköztek: néhány helyen a lakosság ellopta a vasúti mérnökök műszereit.²⁵⁷ Átmenetileg a zernyesti cellulose gyár²⁵⁸ is akadályokat gördített az építés elé, azzal, hogy elhúzódtak a tárgyalások a vasúti részvénytársasággal, a tarifa kérdésében.²⁵⁹ A munkálatok ténylegesen csak 1891-ben gyorsultak fel. Az első mozdony 1891. június 19-én érkezett a sepsiszentgyörgyi állomásra, de még csak építkezési anyagot szállított: „*Jön a gőzös, megy a gőzös Brassóba s az első tüzes paripa tüszkölve, dohogva, szörnyűséges sípolás közepette tegnap délután rohant be a sepsiszentgyörgyi vasúti állomáshoz. (...) nagy volt az öröm Izraelben, hogy az első székely vasút vágányain valahára vonat dübörög*” – írta a *Székely Nemzet*.²⁶⁰ 1891. július 27-én megtartották a Feketeügy folyón átvezető kökői híd próbáját. A 60 méter hosszú, háromnyílású híd volt az első vasrácsos híd Háromszék megyében.²⁶¹ A sepsiszentgyörgyi állomás az Olt bal partján, az Eprestemén épült meg, a város peremén.²⁶²

A Brassó–Sepsiszentgyörgy vonalszakasz műtanrendőri bejárására 1891. október 10-én került sor. A bizottság megvizsgálta a vasútvonal legjelentősebb műépítményeit, az állomások épületét, az 50 méter hosszú Tömös hidat, és a 60 méter hosszú kökői hidat. A bizottság tagjait mindenütt ünneplő közönség fogadta, beszédek hangzottak el német és magyar nyelven. A sepsiszentgyörgyi állomáson „*nagyszámú közönség várt az érkező vonatra, mely délben 12 óra 10 perckor robogott be koszorúkkal és virágfüzérékkel ékítve a zöld gallyakkal szépen feldíszített állomáshoz, hol nemzeti lobogókkal dekorált, cserlombokból készített diszkapun át jött be az első vonat.*”²⁶³

255 MOL K 229-94. csomó 70. tétel-1891-52445.

256 Drága a munkás. *Székely Nemzet*, VIII. (1890. október 18.) 161. sz.

257 A brassó-háromszéki helyi érdekű vasutak. *Székely Nemzet*, VIII. (1890. május 3.) 69. sz.

258 A zernyesti gyár 1890 tavaszán kezdte el működését. *A Brassói Kereskedelmi és Iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1890-ik évben*. Brassó, 1891, Brassói Kereskedelmi és Iparkamara. 56.

259 A brassó-háromszéki helyi érdekű vasutak. *Székely Nemzet*, VIII. (1890. május 3.) 69. sz.

260 Me-hett! *Székely Nemzet*, IX. (1891. június 20.) 94. sz.

261 Hídpróba. *Székely Nemzet*, IX. (1891. augusztus 1.) 117. sz. 3.

262 A háromszéki vasúton. *Székely Nemzet*, IX. (1891. augusztus 23.) 129. sz.

263 A háromszéki vasút megnyitása. *Székely Nemzet*, IX. (1891. október 11.) 157. sz.

A vasútvonal Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely szakaszán időközben – a télies időjárás ellenére – erőteljesen folytak a munkálatok. 1891. október 14-én megérkezett az első mozdony Kézdivásárhelyre, Magyarország akkori vasúthálózatának legkeletibb pontjára.²⁶⁴ „Kézdivásárhely város határán emberek bámulatára és lovak rémületére naponkint végéig dübörög a gőzmasina, szaporán szállítva az épületanyagot és kavicsot. (...) naponkint sokan bámulják meg a füstös szörnyeteget, valóságos búcsújáró-hely az állomás.”²⁶⁵ A vonal műtanrendőri bejárására 1891. november 27-én került sor, Gyöngyössy János miniszteri tanácsos vezetése alatt. A bejáró bizottságot mindenütt ünneplő tömeg fogadta.²⁶⁶ A vonalat a forgalom előtt november 30-án nyitották meg. A kormányt gr. Bethlen András földművelésügyi miniszter és az eredeti terv szerint Baross Gábor kereskedelmi miniszter képviselte volna, de az utóbbi helyett végül Lukács Béla államtitkár volt jelen a vasút megnyitásán.²⁶⁷

Kézdivásárhelyen az ünnepi beszédet Dobay János rendőrkapitány mondta. A beszédben ismételten felsejlett a székely társadalom vágya a vasútvonalra, de a jövő bizonytalansága is, hogy mit hoz számukra a vonat. „... a dübörgő gőzparipa hátramaradó füstje jelzi az utat, melyet a haladó kor, a civilizáció szűz földünkön nyitott. Az egyszerű szántó-vető az új csodának nézi a füstjét, hallja hangját, szíve meg dobban, nem tudja, hogy jót-e vagy rosszat várjon tőle, de egy titkos sejtelem azt súgja neki, hogy egy újkor küszöbén áll.”²⁶⁸ Kézdivásárhelyen a vasút megnyitása alkalmából kiállítást szerveztek a helyi ipari termékekből, amelyet meglátogattak a kormány képviselői.²⁶⁹

A fővonal Zernyest–Brassó szakasza 1891. június 23-án, a Brassó–Sepsiszentgyörgy 1891. október 11-én, végül a Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely vonal 1891. november 30-án került átadásra.²⁷⁰ Mindhárom vonalszakasz több héttel a határidő előtt készült el. A megnyitást követően napi két vonatpár közlekedett Brassó–Kézdivásárhely között, a vonatok menetideje 3 óra 23 perc volt.²⁷¹

A háromszéki vicinális legfontosabb adatai:

A Brassó–Zernyesti vonal 25,547 km hosszú, halmos vidékű pálya jelleggel bírt, nagy része emelkedésben és esésben feküdt. A vonalon összesen 21 darab híd (egy 30 és egy 60 méteres) és áteresz épült. A felépítményhez 23,6 kg súlyú acélsíneket alkalmaztak. Brassó–Bertalan kiágazási és Zernyest végállomás közt két közbenső

264 Vasutunk mentén. *Székelyföld*, XI. (1891. október 15.) 83. sz.

265 Vasutunk. *Székelyföld*, X. (1891. október 22.) 85. sz.

266 A háromszéki vasút műtanrendőri bejárása. *Székely Nemzet*, IX. (1891. november 28.) 184. sz.

267 A háromszéki vasút. *Székely Nemzet*, IX. (1891. december 1.) 186. sz.

268 Vasutunk megnyitása. *Székelyföld*, X. (1891. december 3.) 97. sz.

269 A háromszéki vasút. *Székely Nemzet*, IX. (1891. december 3.) 187. sz.

270 MOL K 229–177. csomó–17. tétel–1892–65382.

271 A brassó–kézdivásárhelyi vasút menetrendje. *Székelyföld*, XI. (1891. szeptember 17.) 75. sz.

állomás létesült: Keresztényfalva és Barca-Rozsnyó, valamint Ó-Tohán nevezetű megállóhely. A nyílt pályán 5 őrház és 36 útátjáró készült el.²⁷²

A Brassó–Hosszúfalva szárnyvonal a MÁV Brassó–Bertalan állomásból kiindulva a 41-ik szelvényénél kétfelé ágazott. Az egyik elágazás a MÁV brassói állomására vezetett, míg a másik a Tömös mentén haladva, Derestyén át, Hosszúfalunál végződött. A vonal hegyi pálya jelleggel bírt és hossza 16,516 km volt.²⁷³ A pályán 18 híd és átereszt létesült, amelyek közül az 50 m nyílással bíró Tömös-híd külön kiemelendő. A felépítményhez 17,48 kg súlyú acélsíneket használtak. Brassó–Bertalan kiindulási és Hosszúfalva végállomás között Brassó–Sétatér, Honterus és Noah közbenső állomások, továbbá Fötér kiterő állomás létesült. Vízállomás épült Brassó–Sétatér és Hosszúfalva állomáson. A nyílt pályán 1 telefonfülke és 26 útátjáró készült el, amelyek nem voltak sorompóval ellátva. A vonal megnyitása a forgalom előtt 1892. március 7-én történt meg.²⁷⁴ A megnyitott közúti vasútvonalon naponta 13 vonat közlekedett oda-vissza.²⁷⁵ A mozdonyokat a város neves személyiségeiről nevezték el. Így az 5101-es mozdony a szász származású humanista Johannes Honterus nevét viselte.²⁷⁶ A vasútvonalon a forgalom 1960. november 1-jén szűnt meg.²⁷⁷

Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely vonal a MÁV Brassó állomásából ágazott ki. Építési hossza 76,404 km volt. A vonalon 120 híd és átereszt létesült, amelyek közül említésre méltó a Tömös patakon keresztül vezető 50 méteres és a Feketeügy folyón átvezető 60 méteres híd. A Brassó–Sepsiszentgyörgy vonalrészén lévő hidak falazott pillérekre nyugvó vasszerkezettel, a Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely vonalrészén lévő pedig fajármokon nyugvó faszerkezettel bírtak. A felépítményekhez 23,6 kg súlyú acélsíneket alkalmaztak. Brassó kiágazási és Kézdivásárhely végállomás között létesült nyolc közbenső állomás: Prázsmár, Uzon, Sepsiszentgyörgy, Eresztevény, Nagy-Borosnyó, Barátos, Kovászna, Imecsfalva és négy megállóhely: Szászhermány, Kőkös, Kilyén és Zabola–Páva. Vízállomások létesültek: Prázsmár, Sepsiszentgyörgy, Barátos és Kézdivásárhely állomásokon.²⁷⁸

A Brassó–Háromszéki vasútvonalak átadásával egyidőben megszerveződött a MÁV Kolozsvári Üzletvezetőségéhez tartozó Brassó–Háromszéki Vasúti Osztályvezetőség, amelynek székhelye Brassó lett, és működési területe a Brassó–Zernyest, Brassó–Kézdivásárhely és Brassó–Hosszúfalva vonalakra, mintegy

272 MÁV, 1891. 8.

273 Uo. 9.

274 Uo.

275 A közúti vasút megnyitása. *Brassó*, VIII. (1892. március 3.) 27. sz.

276 Lăcriteanu–Popescu, 2003. 194.

277 Uo.

278 MÁV, 1891. 8.

117 km hosszra terjedt ki.²⁷⁹ 1899-ben a Brassó–Hosszúfalu vonalat városi vasútnak nyilvánították, így kikerült az osztálymérnökség irányítása alól.²⁸⁰

A Brassó–Háromszék helyi érdekű vasútvonal megnyitásával a két vármegye területének nagy része bekapcsolódott a vasútforgalomba. A vonal átadását követően elsősorban a személyszállítás terén indult meg nagyobb forgalom, kezdetben az áruszállítás túlságosan drága volt, ezért a vasút megnyitása után is sokan a közúti szállítást vették igénybe.²⁸¹ „Különös, de furcsa is látni, mikép halad az országútja tőszomszédságában lévő, azzal párhuzamos vasúton a vonat üresen, mellette pedig az országúton a rakott szekerek egész sora, különféle árukkal terhelve.”²⁸² A vasútvonalon 1892. november 1-től új személy- és poggyász-díjszabást vezettek be. Leszállították a menetdíjakat, a Brassó–Hosszúfalu közötti vasútvonalon jegyfüzeteket és egyhavi tanulói bérletjegyeket lehetett váltani. A Brassó–Kézdivásárhely közti vasútvonalon I. osztályú kocsikat állítottak be.²⁸³

A vasútvonal továbbépítése Kézdivásárhelytől az Ojtozi-szoros irányába továbbra is napirenden maradt. Többen is kértek előmunkálati engedélyt egy Kézdivásárhely–Bereck–Sósmező helyi érdekű vasút kiépítésére, de a 19–20. század fordulóján a már korábban említett gazdasági pangás és a politikai csatározások nem kedveztek a vasútépítkezéseknek, ezért a háromszéki vasútvonal továbbépítését is elhalasztották.

Végül 1906-ban, hosszas tárgyalások után, a Kereskedelmi Minisztérium engedélyezte a vonal építésének folytatását, egészen Bereckig. A tényleges munkára 1907-ben került sor. A megépült vasútvonal részben sík, részben hegyi pálya volt. A 22 km hosszú vonalon Bereck végállomáson kívül egy állomás, egy rakodóállomás és három feltételes megállóhely létesült. A nyílt pályán három őrház, 42 útátjáró és 49 mütárgy készült. A vonal építési költsége 81 598 korona volt.²⁸⁴ Az új vonalszakasz megnyitására 1907. szeptember 10-én került sor, amelyen több magas rangú személy is jelen volt.²⁸⁵ A Brassóból induló délutáni vonat a megnyitás napján már egészen Bereckig közlekedett.²⁸⁶ Az új vonalszakasszal az osztálymérnökség alá tartozó vonalak hossza 123 km lett.²⁸⁷

A háromszéki vasútvonal folytatása a román határig több alkalommal is felmerült. A Bereckig tartó szárnyvonal megépítése után is, egészen az első

279 Horváth, 2004. 114.

280 Uo.

281 A háromszéki székely vasút. *Székelyföld*, X. (1891. december 17.) 101. sz. 3.

282 Helyi érdekű vasutaink és a közforgalom. *Brassó*, VII. (1891. szeptember 22.) 34. sz.

283 A brassó–háromszéki vasút. *Brassó*, VIII. (1892. október 27.) 129. sz.

284 Horváth, 1996. 193.

285 A berecki vasút megnyitása. *Székely Újság*, IV. (1907. szeptember 12.) 169. sz.

286 Kézdivásárhely–berecki vonal megnyitása. *Székely Újság*, IV. (1907. szeptember 15.) 170. sz.

287 Az osztálymérnökségen egy szakaszmérnök, egy-két irodatiszt, 6–7 pályafelvigyázó és 20–34 pályaaőr dolgozott. A pályafelvigyázó szakaszok székhelyei: Brassó, Uzon, Nagyborosnyó, Sepsiszentgyörgy, Kézdivásárhely, Bereck, Brassó–Barcarozsnyó. Az osztálymérnökség vezetői voltak: Fellner Lajos (1891–1897), Budialik Ferenc (1897–1904), Kónya Kálmán (1904–1907) és Unger Ottó (1907–1918). Horváth, 2004. 114.

világháborúig, a Kereskedelmi Minisztérium több alkalommal foglalkozott a vasútvonal folytatásának kérdésével egészen az ojtozii határvonalig és onnan Onesti-ig ahol csatlakozott volna a moldvai vasúthálózathoz.

Tervek készültek egy Kászón-vidéki helyi érdekű vasútvonal kiépítésére is. 1907-ben a Brassó–Háromszék helyi érdekű vasúti részvénytársaság előmunkálati engedélyt nyert egy vasútvonal tervezésére Kézdivásárhely állomásától vagy a Kézdivásárhely–Bereck vonal valamely alkalmas pontjától kiágazólag Kézdiszentlélek, Kézdikővár, Kiskászón és Szárazpatak községek érintésével, Kászón-jakabfalváig.²⁸⁸ Ezek a tervek azonban sohasem kerültek megvalósításra.

A Brassó–Háromszék helyi érdekű vasút egy hosszabb folyamat részeként valósult meg, vonalvezetését a gazdasági érdek, egyéni lobbitevékenység határozta meg, ezért számtalan kritika érte a vasút tervezőit és építőit. A vonal érdekessége, hogy Brassó városában közúti vasútként működött és a személyszállítás mellett jelentős teherforgalmat bonyolított le. A háromszéki vicinális azonban, akárcsak az Udvarhely vármegyei „székely gőzös”, zsákutcában végződött. Ez kihatással volt a vasút forgalmára és Kézdivásárhely fejlődésére.

III. 2. 4. A Kis-Küküllő-völgyi vasút

A 19. század utolsó évtizedére az erdélyi térség infrastrukturális téren egyik leginkább elhanyagolt részének a Kis-Küküllő-völgy számított. A Kis-Küküllő völgyében a történelem folyamán nem alakultak ki városok, ebből kifolyólag nem volt olyan tökeerős polgárság, amely képes lett volna felszólalni és igényelni az infrastrukturális fejlesztéseket. Dicsőszentmárton, Kis-Küküllő vármegye székhelye, a 19. században csak községi ranggal rendelkezett, nem sokban különbözött a völgyben meghúzódó jelentősebb településektől, és csak 1912-ben kapott városi rangot.

A Kis-Küküllő völgyének bevonása a modern vasúti hálózatba az állam számára hosszú ideig nem számított elsőrangú érdeknek, hiszen nem messze húzódtak a Maros- és a Nagy-Küküllő völgyében kiépült MÁV vonalak. Ezért az itteni vasútépítkezések csak magánkezdeményezésre indulhattak el. A kezdeményezést, városi polgárság hiányában, a Kis-Küküllő-menti birtokosoktól és faluközösségektől lehetett elvárni.²⁸⁹

A Kis-Küküllő folyó négy közigazgatási egységet érintett: Udvarhely, Maros-Torda, Kis-Küküllő és Alsó-Fehér vármegyéket. A folyóvölgy történelmi fejlődése eltérő, kistérségenként változott, hiszen míg a Kis-Küküllő-völgyének felső települései a történelmi Maros- és Udvarhelyszék részét képezték, addig a folyó alsó

288 A kászón-vidéki vasút. *Székely Újság*, IV. (1907. szeptember 17.) 171. sz.

289 Gidó Csaba: A Kis-Küküllő-völgyi vasút a Monarchia korában. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok VII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2007, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 178.

folyásánál elterülő helységek a magyar vármegyerendszer szerves részei voltak. A völgy etnikai és vallási képe is meglehetősen összetett, vegyes lakosságú magyar, román és szász falvak váltották egymást sajátos vallási sokszínűségükkel a folyó alsó szakaszán, míg a Kis-Küküllő felső részén színmagyar, elsősorban protestáns települések húzódtak meg.

A Kis-Küküllő völgyének gazdasági kapcsolatai is meglehetősen szerteágazóak voltak. A folyó mentén található települések a különböző szomszédos régiók gazdasági központjaihoz, Marosvásárhelyhez, Székelyudvarhelyhez, Segesvárhoz, Erzsébetvároshoz vagy Medgyeshez kötődtek. Ezért a 19. század végéig itt, szemben a többi székelyföldi területtel, nem jött létre egy erőteljes társadalmi összefogás a vasút kiépítése érdekében. A völgyben húzódó vasút megvalósítása leginkább Kis-Küküllő vármegye érdeke volt, hiszen Maros-Torda vármegyéét a Maros-völgyi, míg Udvarhely vármegyéét a Nagy-Küküllő-völgyi vasútvonal kiépítése és továbbfejlesztése foglalkoztatta. A megépítendő Kis-Küküllő-völgyi vasútvonal Maros-Torda vármegye keleti peremterületét, míg Udvarhely vármegye esetében Parajd térségét érintette.

A Kis-Küküllő-völgyének a vasúti forgalomba való bevonása legkorábban az erdélyi fővonal tervezésekor merült fel. A fővonalnak, a későbbi Magyar Keleti Vasút irányának esetében több terv született. Kezdetben csak a kiindulási szakasz, a Nagyvárad–Kolozsvár vonal és a végpont, Brassó volt meghatározva. Így a Kolozsvár–Brassó közötti vasút iránya tekintetében számtalan vázlat készült. Felmerült egy, a Kis-Küküllő völgyét is érintő Székelykocsárd–Marosújvár–Bethlenszentmiklós–Dicsőszentmárton–Szentdemeter–Héjjasfalva–Brassó pálya kiépítése is.²⁹⁰

A Magyar Keleti Vasút Székelykocsárd–Tövis–Balázsfalva–Brassó vonalirányának meghatározása után, a Kis-Küküllő-völgyi birtokosság 1870-ben engedélyt kért egy Balázsfalva–Parajd lóvontatású vasút kiépítésre. 1871-ben Bethlen Balázs, Szentkereszty Zsigmond és Gál János egyéves előmunkálati engedélyt kaptak egy Balázsfalvától Parajdig húzódó vonalra.²⁹¹ A kezdeti tapogatózásokat követően a Kis-Küküllő-völgyi vasút kérdése ténylegesen az 1880-as évek második felében került előtérbe. 1887-ben az akkori Kis-Küküllő vármegyei főispán, Bethlen Gábor, Bethlen Árpád, Pekri Sándor²⁹² és Gál Domokos, a vármegye alispánja előmunkálati engedélyt nyertek Balázsfalvától Parajdig. Az előmunkálati engedélyt 1893-ig évente megújították.²⁹³

290 A mi vasutunk. *Kis-Küküllő*, VII. (1897. augusztus 1.) 31. sz.

291 Uo.

292 *Pekri Sándor* (1855–1928) dicsőszentmártoni birtokos, a helyi római katolikus egyház főgondnoka, az ipartestület elnöke, Olvasó és Társaskör elnöke. Kis-Küküllő vármegye és Dicsőszentmárton közigazgatási és közgazdasági életének egyik legaktívabb résztvevője. *Dicsőszentmárton jeles magyar személyiségei a XIX. sz. végén és a XX. század elején*. Dicsőszentmárton, 2006, Alkisz. 23–24. (továbbiakban: Dicsőszentmárton, 2006.)

293 A mi vasutunk. *Kis-Küküllő*, VII. (1897. augusztus 1.) 31. sz.

A vasút kérdése mindvégig Kis-Küküllő vármegye ellenőrzése alatt állt. A kormány is támogatta a vasútépítési törekvést, hiszen egyre sürgetőbbé vált ennek az elhanyagolt térségnek a bevonása az ország infrastrukturális hálózatába.

A vármegye 1891-ben felterjesztette a Marosújvár–Parajd–Borszék–Tölgyes vasútvonal tervezetét, amelyet a Kereskedelmi Minisztérium nem tartott elfogadhatónak. A minisztérium a Parajd–Tölgyes szakaszt túl költségesnek találta a természeti akadályok miatt, és csak a helyi érdekű vasút építésének ötletét támogatta, a Balázsfalva–Dicsőszentmárton–Bonyha–Parajd vonalon.²⁹⁴ Természetesen más vonaltervek is szóba kerültek. Az 1890-es években napirenden volt egy Marosvásárhely–Parajd helyi érdekű vasút kiépítésének az ötlete. A Dicsőszentmártonban megjelenő *Kis-Küküllő* című lap szóba hozta, hogy ez esetben értelmetlen lenne Parajdot Balázsfalvánál összekötni a MÁV vonalával, hiszen ez majd Marosvásárhelynél is megvalósulhat. Ezért célszerűbb lenne a Maroscsapó–Medgyes vonalat kiépíteni, Dicsőszentmártonon keresztül.²⁹⁵ A Marosvásárhely–Parajd vonal tervezete hosszú ideig várakozó állásonra juttatta a Kis-Küküllő felső völgyében lévő településeket.

Kis-Küküllő vármegye alispánja, Gál Domokos, mint a vonal egyik engedélyese, 1892-ben felkérte a vármegye főmérnökét, Mikes Gyulát, hogy készítsen hatástanulmányt a Kis-Küküllő-völgyi vasútról. Mikes kimutatása szerint, ha a vonal a Kis-Küküllő mentén haladna, akkor Alsó-Fehér vármegyét 4 km, Kis-Küküllő vármegyét 71 km, Maros-Torda vármegyét 38 km, Udvarhely vármegyét 4,5 km-es szakaszon érintené. Figyelembe vette a többi helyi érdekű vasút építési költségeit, és ez alapján a 117,5 km hosszúságú vonal összköltségét 2 937 000 forintra becsülte.²⁹⁶

A vasút mielőbbi kiépítését siettette a térség közúthálózatának állapota, amely Erdély-szinten az egyik legelmaradottabbnak számított. Az utak nagy része nem volt lekövezve, ezért az esős és a téli időszakban szinte járhatatlanok voltak. Az útépitéshez szükséges anyagot távolról kellett szállítani. A vármegye a vasúttól remélte, hogy könnyebben tud majd útépitési anyaghoz jutni. A nehézkes közúti forgalom költségessé tette a személy- és áruszállítást. „*Medgyes*²⁹⁷ felé menve a fuvarbér közönséges szekéren 2–3 forint között váltakozik, az útnak km tehát 9–13 krajcárba kerül. Ezzel szembe a vasúton 2 forintért III. osztályon a távolsági forgalom VIII-ik vonalszakaszáig utazhatni, ami már 130 km utat foglal magába, 3 forinttal a 12 vonalszakaszig, ami már 190 km útnak felel meg. Milyen óriási különbség!” – írta a dicsőszentmártoni *Kis-Küküllő* című hetilap.²⁹⁸

294 Kisküküllővölgyi vasút. *Kis-Küküllő*, I. (1891. december 20.) 38. sz.

295 Vasutunk. *Kis-Küküllő*, II. (1892. október 2.) 40. sz.

296 Kisküküllővölgyi vasút. *Kis-Küküllő*, II. (1892. január 17.) 3. sz.

297 Medgyes és Dicsőszentmárton közt a távolság közúton 20 km.

298 Vasutunk. *Kis-Küküllő*, II. (1892. szeptember 25.) 39. sz.

A vasútvonal tervezésébe bekapcsolódott Sándor János,²⁹⁹ Kis-Küküllő vármegye fiatal főispánja. Irányításával a vármegye elitjéből megszerveződött a Kis-Küküllő-völgyi Vasúti Végrehajtó Bizottság, amelynek elnöke lett. A vasúti bizottság 1893-ban átvette Bethlen Gábor és társainak vasúti előmunkálati engedélyét.³⁰⁰

A vasútvonal iránya azonban még mindig meglehetősen képlékenynek tűnt, a Maroscsapó–Medgyes vonal terve 1893-ban még napirenden volt. Medgyes városa kijelentette, hogy hajlandó ennek a vasútvonalnak a kiépítését jelentős összeggel támogatni.³⁰¹

Lukács Béla kereskedelmi miniszter 1893. december 16-án fogadta a Sándor János főispán vezette Kis-Küküllő vármegyei küldöttséget, kijelentve, hogy támogatja mind a Maroscsapó–Dicsőszentmárton–Medgyes, mind Alsókarácsonyfalva³⁰²–Dicsőszentmárton–Sóvárad vonal kiépítését, annál is inkább, hogy a vonalak kereszt-összeköttetést létesítenek, és ez mind forgalmi, mind stratégiai szempontból fontos.³⁰³

A Vasúti Végrehajtó Bizottság 1894. április 6-án szerződést kötött Péterfi Zsigmonddal,³⁰⁴ aki vállalta a vasút nyomjelzésének elvégzését. Péterfi 1894 őszén bejárta a Maroscsapó–Dicsőszentmárton, Medgyes–Dicsőszentmárton, Alsókarácsonyfalva–Dicsőszentmárton és a Bethlenkeresztúr–Székelykocsárd vonalat.³⁰⁵ A Vasúti Végrehajtó Bizottságnak tett beszámolójában Péterfi, akárcsak korábban Mikes mérnök, az Alsókarácsonyfalva–Dicsőszentmárton–Sóvárad irányt tartotta a legelőnyösebbnek.³⁰⁶ A bizottság jóváhagyta Péterfi javaslatát, annál is inkább, mert tagjainak nagy része az Alsókarácsonyfalva és Bonyha közötti részen volt földbirtokos és érdekükben állt, hogy birtokaikat érintse a vasútvonal.³⁰⁷

299 Sándor János (1862–1922) 1889–1891 között Maros-Torda vármegye alispánja, 1891–1901 között Kis-Küküllő vármegye főispánja. Nagy szerepe van a vármegye közigazgatási és gazdasági fejlődésében. Kívívja a vármegye szász és román lakosságának bizalmát. 1901–1903 Maros-Torda vármegye és Marosvásárhely város főispánja. 1903–1905 belügyminisztériumi politikai államtitkár, 1913–1917 között a második Tisza kormány belügyminisztere. (Dicsőszentmárton, 2006. 25–27.)

300 A Kis-Küküllő vármegyei Vasúti Végrehajtó Bizottság tagjai lettek a korábbi előmunkálati engedményesek: gr. Bethlen Gábor, gr. Bethlen Árpád, Pekri Sándor és Gál Domokos. ANDJM, Prefectura Județului Țirna Mică (továbbiakban P.JTM) (Kis-Küküllő vármegye főispáni iratok.) 1876–1918. Fond. 73. Nr. Inv. 335. dosar 8. 1895–45.

301 Vasutunk. *Kis-Küküllő*, III. (1893. december 3.) 49. sz.

302 *Alsókarácsonyfalva*, Alsó-Fehér vármegye balázsfalvi járásához tartozott. Bethlen birtok volt, a vonal tervezésekor még nem lehetett tudni, hogy Alsókarácsonyfalváról vagy Balázsfalváról indul ki a Kis-Küküllő-völgyi vasút.

303 Lukács Béla kereskedelmi miniszter. *Kis-Küküllő*, III. (1893. december 25.) 52. sz.

304 Péterfi Zsigmond, vasúti mérnök, a szamosvölgyi helyi érdekű vasutaknak volt igazgatója, aligazgatója a Magyar Leszámitoló Hitelbanknak. (Vasutunk. *Kis-Küküllő*, III. 1893. december 3. 49. sz.)

305 Péterfi feladata. *Kis-Küküllő*, IV. (1894. január 14.) 3. sz.

306 Vasutunk. *Kis-Küküllő*, IV. (1894. március 4.) 10. sz.

307 Sándor János főispán. *Kis-Küküllő*, IV. (1894. május 20.) 24. sz.

A Vasúti Végrehajtó Bizottság 1894 őszén megkereste a szomszédos Maros-Torda és Udvarhely vármegyéket, hogy járuljanak hozzá a Kis-Küküllő-völgyi vasút építési költségeihez. Maros-Torda vármegye kijelentette, hogy amíg nem lesz megállapítva a tervezett Marosvásárhely–Parajd helyi érdekű vasút iránya, addig ebben a kérdésben nem tud egyértelmű választ adni. Maga a Vasúti Végrehajtó Bizottság is támogatta egy Marosvásárhelyig húzódó vasútvonal tervét, mert így az általuk tervezett vonal nem végződött volna zsákutcában.³⁰⁸ Udvarhely vármegye törvényhatósági bizottságának közgyűlése 1894. október 6-án úgy határozott, nem járul hozzá a vasútvonal támogatásához, de az érdekelt községeket felszólította, hogy érdekeiknek megfelelően jegyezzenek törzsrészcévkönyveket.³⁰⁹ A későbbiekben kiderült, hogy egyetlen Udvarhely vármegyei község, még Gáspár Gyula, a korondi fürdő bérlője, vagy Reitter József, a parajdi gyufagyáros sem jegyezték törzsrészcévkönyvet.³¹⁰

A vasútvonal első közigazgatási bejárására 1894. november 5–11. között került sor.³¹¹ Ez alkalommal a Péterfi Zsigmond által kijelölt nyomvonalat csaknem teljesen helybenhagyták.³¹² Péterfi Zsigmond később, mint az összes vasúti tervezési munkálat, terv és költségvetés elkészítője, a Kis-Küküllő-völgyi Vasúti Végrehajtó Bizottság, majd a később megalakuló Kis-Küküllő-völgyi helyi érdekű vasúti részvénytársaság műszaki tanácsadója lett.

A Kis-Küküllő vármegyei Vasúti Végrehajtó Bizottság a vasút érdekében széleskörű akciót indított. Egy időben folytak a tárgyalások a vasútépítéshez szükséges törzsrészcévkönyv-megajánlások érdekében, a kormánnyal az engedély és az állami hozzájárulás elnyerése céljából, és természetesen az építkezési vállalkozókkal, akik megajánlásuktól és engedélyektől tették függővé az építkezések megkezdését.

A Vasúti Végrehajtó Bizottság erőteljes propagandát fejtett ki a vasútépítéshez szükséges törzsrészcévkönyvek megajánlásának ügyében. A helyi érdekű vasutak segélyezésére megajánlott törzsrészcévkönyv-hozzájárulásokat mindig készpénzben fizették. Az összeget már az építés előtt vagy legkésőbb az építés folyamán az építkezési vállalkozóknak át kellett utalni. A községek a törzsrészcévkönyv-hozzájárulást, ha idefordítható készlettel vagy jövedelemmel rendelkeztek, akkor abból, ha pedig nem volt pénzük, akkor a község jövedelmeinek, esetleg pótdójának lekötése révén felvett törlesztési kölcsönökből tudták fedezni.

A legtöbb Kis-Küküllő vármegyei község erejéhez mérten megtette ajánlásait. A dicsőszentmártoni járásban 29, az erzsébetvárosi járásban 25, a Hosszúaszó járás 18 helységéből azonban kezdetben mindössze heten tettek hozzájárulási

308 ANDJM, PJTM Fond 73. Nr. Inv. 335. dosar 1. 1895–15.

309 Uo.

310 ANDJM, PJTM Fond 73. Nr. Inv. 335. dosar 3. 1895.

311 MOL K 229–809. csomó 2. tétel–1899. Kis-Küküllő-völgyi hév. felülvizsgálati jegyzőkönyve. 2.

312 Vasutunk közigazgatási bejárása. *Kis-Küküllő*, IV. (1894. november 11.) 46. sz.

ajánlatot.³¹³ A hosszúaszoói járásból 11 község, Szancsal, Kisiklód, Panád, Szpin, Szászvölgy, Magyarbenye, Alsókápolna, Fajsz, Tatárlaka, Oláhkarácsonyfalva, Oláhbükkös – amelyek román lakossággal rendelkeztek –, a balázsfalvi és a helyi román lelkészek által szított ellenséges hangulat következtében megtagadták, hogy hozzájáruljanak a vasútvonal építéséhez.³¹⁴ A levéltári forrásokból nem derül ki, hogy milyen indokkal utasították el a hozzájárulást. Feltehetően az a nemzetiségi félelem lehetett a háttérben, hogy a megépülő vasútvonallal megindul e községek elmagyarosítása. A Végrehajtó Bizottság átiratában kérte, 1895. november 8-án, Dr. Mihályi Victor balázsfalvi görögkatolikus érseket, hogy hasson a román községek lelkészeire és gondnokaira a vasúti hozzájárulás kérdésében, ugyanakkor jelezte, hogy a vasút érinti az érsekség területét és jegyezzen az érsekség is törzsrészvényeket.³¹⁵ A Vasúti Bizottság 1896 novemberében Péterfit Balázsfalvára küldte, hogy az érsekségnek és Balázsfalva közösségének a helyszínen mutassa meg a Kis-Küküllő-völgyi vasútnak a MÁV vonalaiból való kiágazási pontját.³¹⁶ A megajánlások azonban meglehetősen vontatottan haladtak. A görög katolikus érsekség közbenjárása révén végül a román falvak is megtették megajánlásaikat, ellenben az érsekség és Balázsfalva részéről ez elmaradt. A Vasúti Bizottság 1897 márciusában kilátásba helyezte, hogy ha elmarad a hozzájárulás, akkor ne épüljön meg a Balázsfalvának előnyös, 135 ezer forintba kerülő új állomás, hanem inkább az alsókarácsonyfalvi állomást bővítsék ki, ami amúgy is olcsóbb lenne.³¹⁷

Maros-Torda vármegyének és az érdekelt községeknek a részvényjegyzése 1896 folyamán megtörtént. Ellenben Udvarhely vármegyétől az újabb felkérésre ismét nemleges válasz érkezett. A bizottság megkereste a Római Katolikus Státust, amely a Nagy-Küküllő menti birtokai révén szintén érdekelt volt a vasút építésében, a levéltári forrásokból azonban nem derült ki, hogy végül történt-e részükről törzsrészvény-jegyzés.

A Vasúti Bizottság, a Pénzügyminisztériumtól is kérte a vasútvonal támogatását, mint székely érdekelt, másrészt azzal érvelt, hogy a vonal elérhető közelségbe hozná a parajdi sóbányát, amely állami monopólium. A Pénzügyi Minisztérium kijelentette, hogy parajdi sót a kincstár távoli helyekre nem szállít, és a kiépítendő vasút a bányakincstár érdekeit nem érinti. Ezért csak 2000 forint hozzájárulást szavazott meg.³¹⁸

Kis-Küküllő és Maros-Torda vármegye érdekelt községei egy-két kivétellel nem rendelkeztek a törzsrészvény-hozzájáruláshoz szükséges pénzzel. A legtöbb község kölcsönt vett fel, amit majd a községi pótdadó útján törlesztett. A községek

313 ANDJM, PJTM Fond 73. Nr. Inv. 335. dosar 8. 1895–35.

314 Uo.

315 ANDJM, PJTM Fond 73. Nr. Inv. 335. dosar 14. 1897–371.

316 Uo. 1897–124.

317 Uo. 1897–52.

318 ANDJM, PJTM Fond 73. Nr. Inv. 335. dosar 11. 1896–48.

megterhelése így volt a legcsekélyebb. A törzsrészvények jegyzéséről készült jegyzőkönyvek a Pénzügyi és Kereskedelmi Minisztériumba kerültek, ahol megvizsgálták azoknak törvényszerűségét és hogy a községek ténylegesen teljesíteni tudják-e a vállalt kötelezettségeiket. A levéltári forrásokból tudjuk, hogy Kis-Küküllő vármegye 58 községe közül 28 község a Pesti Magyar Kereskedelmi Banktól összesen 108 500 forint, míg 30 község a Pesti Hazai Első Takarékpénztártól összesen 105 500 forint kölcsönt vett fel.³¹⁹

A kormánynál és az országgyűlésben kifejtett kezdeményezés eredményeként a Kereskedelmi Minisztérium 1896 júliusában 480 ezer forint hozzájárulást ítél meg a vasútnak, ami ugyan nem fedezte a teljes szükségletet, de jelezte a kormány támogatását.³²⁰

A vasútvonalra magánszemélyek is jegyeztek részvényt. A Vasúti Végrehajtó Bizottság megállapodott Pekri Sándor dicsőszentmártoni és Horváth Albert radnóti lakosokkal, hogy a vasútépítkezések idejére a munkások élelmezésére, illetve italmérésre elnyert engedélyért cserébe 4500 forint értékben részvényt jegyeznek.³²¹

A Vasúti Végrehajtó Bizottság elnöke, Sándor János főispán, mint az állam helyi képviselője mindent megtett a vasút sikere érdekében, felhasználta kiterjedt kapcsolatait. Számtalan budapesti útja alkalmával igyekezett elnyerni a kormánykörök jóindulatát. A vasút érdekében sokat tett Apáthy Péter³²² országgyűlési képviselő, mint a vasúti bizottság tagja. A vasútért lobbizott még Kovácsy Sándor, a Földművelésügyi Minisztérium osztálytanácsosa, aki természetesen szintén a Vasúti Végrehajtó Bizottság tagja volt.

A '90-es évek közepén több vicinális vasútnál visszaélés történt. Ennek következtében a kormány tartózkodott a vasutak létesítéséhez szükséges államsegélyt biztosítani. Félő volt, hogy a Kis-Küküllő-völgyi vasút terve is lekerül a napirendről. 1895. március 13-án Apáthy Péter országgyűlési képviselő a parlamentben felszólalt a székely körvasút, illetve a gyimesi román csatlakozásról szóló törvényjavaslat tárgyalása kapcsán. Kiemelte, hogy infrastrukturális téren Székelyföld Magyarország egyik leginkább elhanyagolt területe. A régió elmaradottságának következménye az egyre erősödő székely kivándorlás. Apáthy beszédében rámutatott, hogy a Kis-Küküllő-völgyi vasút megépülése a völgyben élő 50 ezer székely igényeit szolgálná. Apáthy, akárcsak korábban Ugron Gábor, jelezte, hogy a körvasút kizárólagos támogatása később stratégiai és közlekedési problémákat vethet fel. *„A székelyek megsegítésén kívül van egy államérvék, a tárgyalás alatti*

319 Uo. 1896-56.

320 Uo. 1896-62.

321 ANDJM, PJTM Fond 73. Nr. Inv. 335. dosar 16. 1897-154.

322 *Apáthy Péter* (1837-1906) Felső-Fehér megye főjegyzője 1867-1871 között, Felső-Fehér majd Nagy-Küküllő alispánja, 1884-től a Kis-Küküllő vármegyei közigazgatási bizottság tagja. 1892-ben Kis-Küküllő vármegye dicsőszentmártoni kerületének szabadelvű országgyűlési képviselője. Fia, dr. Apáthy Zoltán Dicsőszentmárton utolsó magyar polgármestere, 1917-1919 között. (Dicsőszentmárton, 2006. 5.)

*javaslatban foglalt vasutak mintegy körvasutat képeznek, szelve Románia felőli határszéleinket ezek minden esetre nagy szolgálatot tehetnek. De egy ellenséges csapat a határszéltől nem messze eső vonalrészt útutakon könnyen elérheti, s a vasúti sínek felszedésével csapataink korai felvonulását nagyon gátolhatja. (...) Míg ha az ország szívéből egyenes sugárként kiépített Kis-Küküllővölgyi vasút mely – nézetem szerint – a legrövidebb utat tehetné a román határ felé kiszámíthatatlan nagy hadászati előnyt biztosíthatna hadseregünknek.*³²³

Apáthy a vasút érdekében mindent megtett, több alkalommal tárgyalt az erdélyi Bánffy Dezső miniszterelnökkel, Dániel Ernő kereskedelmi miniszterrel és Vörös László államtitkárral, akik kezdetben bizalmatlanul fogadták a kéréseit, elsősorban az államtól kért hozzájárulást sokallták. A bizottság megújuló, sürgető kéréseit a pénzügyre való hivatkozással utasították el.³²⁴ Sándor János főispán mellett Apáthy képezte a kormánykörök és a Vasúti Végrehajtó Bizottság közötti kapcsolatot. A vasút érdekében a Kis-Küküllő vármegyei birtokosok egyénileg is komoly háttérmunkát végeztek, elsősorban gr. Haller Jenő és gr. Bethlen Árpád, kiterjedt rokonsági kapcsolataik révén. A kormány végül 1896 nyarán megszavazta az állami hozzájárulást, és így elhárult a vasút létesítésének legjelentősebb akadályai.³²⁵

A vasútvonal kiépítése iránt számos vállalkozó érdeklődött még 1895 tavaszán, mint például a Laczkó és Popper budapesti bankház, E. Gross és Társai bécsi bankház képviseletében Basch Mihály,³²⁶ Tolnay Lajos³²⁷ nyugalmazott MÁV igazgató és Popper István budapesti mérnök és vállalkozó. Az utóbbiak Péterfi Zsigmondtól értesültek a vállalkozásról.³²⁸ A Vasúti Végrehajtó Bizottság 1895 júliusában előszerződést kötött Popper Istvánnal, aki a szóbeli megállapodás értelmében biztosítékként egy 50 ezer forintról kiállított Budapesti Takarékpénztári könyvet küldött a bizottságnak.³²⁹ A Végrehajtó Bizottság vállalta, hogy a vasúti hozzájárulási összeget 1896. január 1-ig előteremti.³³⁰ Popper és Tolnay a vasúti üzleti és jövedelmezőségi viszonyainak megismerése végett beutazták a vonalat. A bizottság erre a célra 200 forintot szánt, amibe konyakozás és erdőszentgyörgyi cigányzenészek fogadása is belefért.³³¹

323 Apáthy Péter országgyűlési képviselőnek. *Kis-Küküllő*, V. (1895. március 17.) 11. sz.

324 ANDJM, PJTM Fond 73. Nr. Inv. 335. dosar 1. 1895–12.

325 Uo. 1896–9.

326 ANDJM, PJTM Fond 73. Nr. Inv. 335. dosar 4. 1895–26

327 *Tolnay Lajos* (1837–1918) mérnök. 1871-ben az országos vasútépítési igazgatóság vezetője, 1872–1886 között a MÁV elnöke. Vezetésével kezdődött meg a MÁV fejlesztése önálló nemzeti közlekedéspolitikai szempontok alapján. 1885–1891 között a Magyar Mérnök és Építészeti Egylet elnöke. Nyugalomba vonulása után 1887–1896 között szabadelvű programmal országgyűlési képviselő.

(www.mek.oszk.hu/00355/html/ABC1533/15803.htm (letöltve 2011.03.11.))

328 ANDJM, PJTM Fond 73. Nr. Inv. 335. dosar 2. 1895–6.

329 Uo. dosar 9. 1895–76.

330 Uo. dosar 10. 1895–25.

331 Uo.

A vállalkozók és a Végrehajtó Bizottság között állandó volt a kapcsolat. A vasút ügye, mint ahogy fennebb is említettük, 1896 nyarára vált biztossá, ezt követően Popper István a vállalkozásba bevonta Zielinski Szilárd³³² budapesti mérnököt.

A vasútépítési szerződést 1896. december 13-án írták alá Dicsőszentmártonban. A szerződés megkötése után a Kis-Küküllő-völgyi vasút körüli események felgyorsultak. Zielinski Szilárd a helyszínre küldte embereit. 1897 januárjában Sasi Pál főmérnök vezetésével Pünkösti Jenő, Csepreghi Ferencz és Teufel Nándor mérnökök megkezdték a vasútépítéshez szükséges részlettervek elkészítését.³³³ A kisajátítási ügyek rendezésével a vállalkozó Dr. Okolicsányi Géza ügyvédet, Szesztay László mérnököt, budapesti műegyetemi tanársegédet, és Méhes Zoltán mérnököt bízta meg.³³⁴ Több község épületanyagot, elsősorban fát ajánlott fel, ezért Zielinski a helyszínre küldte Singer Gyula fakereskedőt, hogy mérje fel az erdőket és a tölgyfakészletet.³³⁵ A vállalkozó ügyvédje dr. Neumann Rafael,³³⁶ aki majd a később megalakuló Kis-Küküllő-völgyi részvénytársaság ügyvédje is lesz.

A Kis-Küküllő-völgyi helyi érdekű vasút engedélyokmányát a Kereskedelmi Minisztérium 1897. február 25-én adta ki, ugyanakkor mellékletben csatolták az építési és üzlet-berendezési feltételeket.³³⁷ A Vasúti Végrehajtó Bizottság engedélyt kapott és kötelezettséget vállalt arra vonatkozóan, hogy a MÁV Tövis-Predeal vonalának Alsókarácsonyfalva és Balázsfalva állomásai közt létesítendő Küküllőszög csatlakozó állomástól, a Kis-Küküllő völgyében Sóváradig vezetendő helyi érdekű, gőzmozdonyú vasutat megépíti. A vasút engedélyese, a Vasúti Végrehajtó Bizottság létrehozta a *Kisküküllővölgyi helyi érdekű vasút részvénytársaságot*, (*Kisküküllőthal Localeisenbahn Actiengesellschaft*).³³⁸ A társaság alaptőkéje 4 641 000 forint volt, ezen tőkének beszerzése céljából 13 727 db, egyenként 100 forintról szóló törzsrészvényt és 32 683 db, egyenként 100 forintról szóló elsőbbségi részvényt bocsátottak ki.³³⁹

332 Zielinski Szilárd (1860–1924) a magyarországi vasbetonépítés meghonosítója, a Magyar Mérnöki Kamara első elnöke, több évtizeden át az Út-Vasútépítési Tanszék vezetője, Magyarország első műszaki doktora, számos vasútvonalat, viaduktot, hidat, víztornyot, középületet tervezett.

333 A vasutunk építéséhez. *Kis-Küküllő*, VII. (1897. január 17.) 3. sz.

334 ANDJM, PJTM Fond 73. Nr. Inv. 335. dosar 11. 1896–149.

335 Uo.

336 Uo. dosar 12. 1897–6.

337 MOL K 229–809. csomó 2. tétel–1899. Kis-Küküllő-völgyi hév. felülvizsgálati jegyzőkönyve. 2.

338 Uo. 4.

339 Uo.

Törzsrészcsejnyet vásároló intézmények	Összeg
Kereskedelmi Minisztérium	480 000 Ft.
Földművelésügyi Minisztérium	25 000 Ft.
Pénzügyminisztérium	2 000 Ft.
Kis-Küküllő vármegye	300 000 Ft.
Maros-Torda vármegye	75 000 Ft.
A két vármegye községei	317 000 Ft.
Magánszemélyek	173 600 Ft.
Összesen	1 372 700 Ft.

*IX. Táblázat. A Kis-Küküllő-völgyi vonal építését támogató intézmények, közigazgatási egységek.*³⁴⁰

A Kis-Küküllő-völgyi helyi érdekű részvénytársaság alakuló közgyűlésére 1897. április 7-én került sor, Budapesten.³⁴¹ Az első közgyűlés jogilag átvállalta a Vasúti Végrehajtó Bizottság feladatait és ettől a pillanattól önálló vállalként működött. A részvénytársaság elnöke Sándor János, Kis-Küküllő vármegyei főispán lett. Az igazgatóság tagjai közt ott találhatóak az egykori engedményesek és a Kis-Küküllő vármegyei Vasúti Végrehajtó Bizottság tagjai: gr. Bethlen Árpád, Pekri Sándor, Csató Gábor, Popper István vagy az építkezést elvállaló Zielinski Szilárd.³⁴²

A Kis-Küküllő-völgyi Vasúti Végrehajtó Bizottság nem szűnt meg, az építkezések idején ellenőrző szerepet gyakorolt és elnöke továbbra is Sándor János. A bizottság gyakorló ellenőre és műszaki tanácsadója Péterfi Zsigmond volt, aki havonta végigjárta az épülő vasútvonalat és tájékoztatta a munkálatokról Sándor Jánost. Továbbá az ő feladata volt a vállalkozó részéről bemutatott kereseti kimutatásokat felülvizsgálni és ezeket ellenjegyzés által igazolni.³⁴³

A kereskedelmi miniszter rendeletére, 1897. május 20–21. között sor került a Kis-Küküllő-völgyi vasút első szakaszának, a Küküllőszög–Bonyha közötti résznek közigazgatási bejására.³⁴⁴ A vasút építése 1897. május végén megindult, a sok esőzés miatt felázott talajon a munkálatok kezdetben lassan haladtak. Péterfi jelentése szerint fennakadást okozott a jó minőségű téгла hiánya.³⁴⁵ A nyári jó időnek köszönhetően szeptember elejére a vonalszakasz alépítményeinek és a földtöltési munkálatoknak a 90%-a elkészült, több helyen az őrházak, megállók és állomásépületek már tető alá kerültek.³⁴⁶

340 Uo. 5-8.

341 A kisküküllővölgyi helyi érdekű vasút. *Kis-Küküllő*, VII. (1897. április 11.) 15. sz.

342 MOL Z 1527–30. doboz. 1905–236367.

343 ANDJM, PJTM Fond 73. Nr. Inv. 335. dosar 17. 1897–158.

344 MOL K 229–809. csomó 2. tétel–1892–4837.

345 ANDJM, PJTM Fond 73. Nr. Inv. 335. dosar 17. 1897–160.

346 A kisküküllővölgyi vasút. *Kis-Küküllő*, VII. (1897. november 7.) 45. sz.

A Bonyha–Sóvárad közötti rész bejárására 1897. november 19-én került sor. A bizottság ekkor újabb akadályokkal került szembe, ugyanis az első közigazgatási bejáráshoz képest Balavásár határában jelentős eltérések mutatkoztak. Az időközben végbement tagosítás által a birtokhatárok átalakultak és így megváltoztak a közúti közlekedési viszonyok és a vízlefolyás rendszere is.³⁴⁷ A második szakaszon a munkálatok 1897 őszén gyorsultak fel, Bonyha és Erdőszentgyörgy között közel 1200 ember dolgozott.³⁴⁸

A vasúti részvénytársaság a vonal mentén több kavicsbányát is nyitott. Szancsal, Fajsz és Küküllővár községek mellett homokkal vegyes kavicsot, Oláhszentlászló, Makfalva, Kibéd és Sóvárad községek határában kavicsot termeltek ki.³⁴⁹

„Épül a vasút a Kis-Küküllő völgyében. Az egész vonal mentét megszállották a mérnökök s circalmazzák kora reggeltől késő estig az útirányt. Minden napbarnított s kissé szokatlanabbul öltözött urat mérnöknek tekint a falusi nép, s igyekszik, amint csak lehet annak kedvébe járni, hogy az ő birtokán vezesse a vonalat s így a kiszakított területet busásan fizettesse meg az engedményes társasággal.”³⁵⁰ A vasút által elfoglalt területek azonban több esetben konfliktusok forrásaivá váltak. Csokfalván a vasútépítő társaság önkényesen földterületeket foglalt el az építkezésekkor. Több helységben az építendő vasútvonal birtokokat szakított ketté, vagy kerteket tett művelésre alkalmatlanná. Az építéskor több helyen a mezei utakat elfoglalták, vagy felásták anélkül, hogy az érdekeltekkel egyeztettek volna. A vasútvonal miatt átalakultak a közlekedési lehetőségek, egyes birtokokhoz nehezen lehetett eljutni.³⁵¹ A meglehetősen kanyargós Kis-Küküllő folyó medrét rendezték a vasút építéskor, ami újabb birtokviszony-változást okozott néhány községben, ezek pedig újabb nézeteltérések forrásaivá váltak.³⁵²

A vasútépítő vállalat ellen egyre több panasz érkezett a helyi közigazgatás vezetőihez 1898 kora tavaszán. A Kereskedelmi Minisztérium ezért kilátásba helyezte, hogy ha az építési vállalat nem a törvényes jog alapján folytatja a földkisajátításokat, akkor felhatalmazza Maros-Torda vármegye főispánját, hogy a kérdéses szakaszokon a vasútépítést felfüggeszse.³⁵³ A társaság ezek után kénytelen volt a kisajátítási terveket újból felküldeni a Minisztériumba, majd többszöri egyeztetés után a felmerült nézeteltéréseket sikerült kezelni.³⁵⁴ A lakosságot megnyugtatták, hogy a vállalat kártalanítani fogja őket az elvesztett területekért.³⁵⁵

347 MOL K 229-809. csomó 2. tétel-1898-4837.

348 A kisküküllővölgyi vasút. *Kis-Küküllő*, VII. (1897. november 7.) 45. sz.

349 MOL K 229-809. csomó 2. tétel-1899. Kis-Küküllő-völgyi hév. felülvizsgálati jegyzőkönyve. 28.

350 A mi vasutunk. *Kis-Küküllő*, VII. (1897. szeptember 12.) 37. sz.

351 ANDJM, PJTM Fond 73. Nr. Inv. 335. dosar 37. 1899-58.

352 MOL K 229-809. csomó 2. tétel-1898-13959.

353 MOL K 229-809. csomó 2. tétel-1898-24006.

354 MOL K 229-809. csomó 2. tétel-1898-30179.

355 Uo.

Maros-Torda vármegye közigazgatási bizottsága 1898 júniusában újra panasszal fordult a Kereskedelmi Minisztériumhoz, hogy a vasútépítő társaság kisajátítási terveiben több helységről komoly hiányok tapasztalhatók.³⁵⁶ A minisztérium a vasúti munkálatok előrehaladására való tekintettel ez esetben már elvetette a társaság megbüntetését. *„A már egyszer megindított vasútépítkezés betiltása nem oly fegyver, amelyet a törvényes szabályokba nem eléggé jártas, másfelől a kellő körültekintést is nélkülöző tisztviselő kezébe lehet adni. Ezer meg ezer vasúti munkásnak létérdekéről van szó, és ha csak néhány napi szünet után a nélkülözést találják maguk előtt, ebből olyan zavarok keletkezhetnek amelyeknek következményeit az alispáni felelősség fölöttébb ellenérték.”*³⁵⁷ A minisztérium több helyen elrendelte a kisajátítási eljárást és a földek árát a későbbiekben bírósági úton állapították meg. A vasútépítő társaságot kötelezte, hogy a vonaltól 60 m-es távolságra eső épületek szalma tetejét cserélje ki cseréptetőre, a gyűlékony szalma- és sövénykerítéseket bontsa le, és a tulajdonosoknak kártérítést adjon.³⁵⁸

A MÁV és a vasútépítő részvénytársaság 1898. április 20-án megállapodásra jutott a csatlakozó állomás ügyében. Küküllőszög állomás áruforgalma csak a Kis-Küküllő helyi érdekű vasút állomásaival való forgalomra korlátozódott. Balázsfalva lett a csatlakozó állomás.³⁵⁹

A vonal első szakaszát, a Küküllőszög–Bonyha közti részt 1898. június 16-án adták át. Érdemes megemlíteni, hogy az ez alkalomból rendezett ünnepeken a nem magyar falvakban Sándor János főispán német és román nyelven mondott beszédeket.³⁶⁰

A vasút második szakaszának, a Bonyha–Sóvárad 54–102 km közti vonalrésznek a megnyitására 1898. október 2-án került sor.³⁶¹ Az ünnepélyes átadás elmaradt az Erzsébet királyné halála (1898. szeptember 10.) utáni országos gyász miatt. A helyi lakosság a vonatot gyászfátyollal bevont nemzeti színű lobogókkal fogadta, így emlékezve meg a szeptemberben meggyilkolt Erzsébet királynéra.³⁶²

A vonal igazi helyi érdekű vasút képét nyújtotta. Ennek tudatában volt Sándor János főispán is, aki a következőket írta Marx Károlynak, a MÁV igazgatójának: *„Tegnap végre egész hosszában megnyílt a Kis-Küküllő-völgyi vasút mely a szó teljes értelmében a miénk nemcsak azért, hogy mint concessionarius maga a vármegye létesítette, de azért is, mert a vármegyét egész hosszában átszeli annak széleit a központtal összeköti, a közönség ezért őszinte lelkesedéssel fogadta is, de hát másfelől bírálja, kritizálja is. És persze mint amolyan vicinális sem gyorsaság, sem menetrend,*

356 MOL K 229–809. csomó 2. tétel–1898–38010.

357 MOL K 229–809. csomó 2. tétel–1898–51001.

358 MOL K 229–809. csomó 2. tétel–1898–34090.

359 MOL K 229–809. csomó 2. tétel–1898–38010.

360 MOL K 229–809. csomó 2. tétel–1898–57452.

361 MOL K 229–809. csomó 2. tétel–1899. Kis-Küküllő-völgyi hév felülvizsgálati jegyzőkönyve. 5.

362 Csiki Zoltán–Horváth István–Ozsváth Pál–Vécsei András: *Rapsóné öröksége. Tanulmányok Parajd község múltjából.* Déva, 2006, Corvin. 68.

*sem kényelem tekintetében a vármegye szélein járó fővonalakkal az összehasonlítást ki nem állhatja.*³⁶³

A teljes vonalon a MÁV üzemkezelésében két vonatpár közlekedett a fővonalakról kiöregedett kocsikkal. Sándor Jánosnak sikerült elérnie, hogy a régi kocsik mellett mindegyik vonathoz csatoljanak egy-egy átjárós, ún. Kossuth kocsit I-II. osztályú fülkékkel.³⁶⁴

A Kis-Küküllő-völgyi vasút építési hossza Küküllőszög MÁV csatlakozó állomástól Sóvárad állomásig 102 kilométer.³⁶⁵ Küküllőszög, Zsidve, Dicsőszentmárton, Bonyha, Erdőszentgyörgy és Sóvárad állomásokon volt lehetőség vízfelvétele.³⁶⁶ Dicsőszentmárton központtal 1898-ban megszervezték a kolozsvári MÁV üzletvezetőséghez tartozó dicsőszentmártoni vasúti osztálymérnökséget, amely feladatköre 1906-tól a Sóvárad–Parajd vonal átadásával 113 km-re terjedt ki.³⁶⁷

A Kis-Küküllő-völgyi Vasúti Végrehajtó Bizottság feladatköre a vasútvonal felülvizsgálata után megszűnt, ezért 1899. május 19-én Dicsőszentmártonban feloszlott.³⁶⁸ Tagjainak nagy része, a Kisküküllő-völgyi Vasúti Részvénytársaság vezetőiként vagy részvényeseiként továbbra is kapcsolatban állt a vasútvonallal.

Még folytak a vasútépítkezések a Bonyha–Sóvárad vonalon, amikor a Kis-Küküllő-völgyi vasúti részvénytársaság felkérte Zielinski Szilárdot, hogy készítse el a Sóvárad–Parajd vasútvonal terveit.³⁶⁹ Leginkább a parajdi sószállítástól remélték a vonal forgalmának növekedését.³⁷⁰ Az évi sótermelést a pénzügyi miniszter állapította meg. A parajdi sót a térség kisipara vette igénybe és nem tudta felvenni a versenyt a jobb minőségű marosújvári, dési vagy máramarosi sóval. Ezért kezdetben a minisztérium nem támogatta a vasútvonal kiépítését Parajdig.

Kis-Küküllő, Maros-Torda és Udvarhely vármegyék több éven keresztül kérték a vasútvonal további meghosszabbítását Parajdig. Udvarhely vármegye jelezte, hogy a sóbányászat mellett a térség legjelentősebb munkahelyteremtő létesítménye a parajdi Reitter gyufagyár, így nemcsak a só szállítása jöhet számításba. A gyufagyár azonban 1899-ben Kolozsvárra költözött a megfelelő faanyag, valamint a vasút hiánya miatt. Udvarhely vármegye kérte a sókitermelés növelését, hogy a térségben új munkahelyek létesüljenek.³⁷¹ Az újabb gazdasági válság miatt

363 ANDJM, PJTM Fond 73. Nr. Inv. 335. dosar 27. 1898–158.

364 Uo. 1898–168.

365 MOL K 229–809. csomó 2. tétel–1899. Kis-Küküllő-völgyi hév. felülvizsgálati jegyzőkönyve. 6.

366 Uo. 17.

367 Az osztálymérnökségen egy mérnök, egy irodatiszt, 7 pályafelügyelő, 1 hídmaster és 35 pályaoőr teljesített szolgálatot. A vonal osztálymérnökei voltak: Gáll József (1898–1904), Szabad Antal (1904–1906), Györfy-Bereczky László (1907–1913) és Kunovits Rudolf (1913–1918). Horváth, 2004. 115.

368 ANDJM, PJTM Fond 73. NR. Inv. 335. dosar 41. 1899–43.

369 Uo. dosar 26. 1898–161.

370 Uo. dosar 24. 1897.

371 Uo. dosar 30. 1898–180.

azonban a vasútvonal folytatása lekerült a napirendről, 1900–1905 között az egész országban alig épült vasút.

Az 1902-es tusnádi kongresszuson több előadó felszólalt a Kis-Küküllő-völgyi vasút továbbfolytatása érdekében. Maga a kongresszus a kormányhoz küldött javaslataiban kiemelte a Sóvárád–Parajd vonal kiépítésének fontosságát.³⁷² A vasút hiánya megnehezítette a Szováta fürdőre való eljutást, amely a korabeli Magyarország egyik legkedveltebb fürdőhelye volt.

A vasút továbbépítését végül a gazdasági érdekek tették lehetővé. Az állam növelte a parajdi bánya sokitermelését. A Kis-Küküllő-völgyi helyi érdekű részvénytársaság elsőbbségi részvényeinek tulajdonosa, a Magyar Agrár és Járadék Bank biztosítva látta a vonal újabb szakaszának a jövedelmezőségét, ezért építési engedélyt kért a kormánytól.³⁷³ A Sóvárád–Parajd vasútvonal közigazgatási bejárására 1905. március 3-án került sor, ekkor megállapították a vonal irányát, a feljáró utakat, hidakat és átereszeket, a szováta és parajdi állomáshelyeket.³⁷⁴

A vasútvonal megépítését Braun Gyula budapesti mérnök vállalta el. Az építési engedélyt Vörös László kereskedelemügyi miniszter 1905. november 28-án bocsátotta ki. Az engedélyes társaság kötelezte magát, hogy az engedélyokirat keltétől számított egy év alatt a pályát befejezi, és a forgalomnak átadja.³⁷⁵ Az építkezés a téli viszonyok ellenére gyorsan haladt. Két állomás létesült: Szováta rakodó állomás és Parajd vég- és mozdonyállomás. Sóváradot közbenső állomássá alakították át.³⁷⁶ A 11 km-es Sóvárád–Parajd vonalrész 1906. március 2-án adták át a forgalomnak. A völgy pálya jellegű vonalon összesen 43 műtárgy készült, a legjelentősebbek a 15 méteres Szováta- és a 10 méteres Juhod-patakhidak.³⁷⁷

A Kis-Küküllő-völgyi helyi érdekű vasútvonal, mint a fentiekben is láttuk, három szakaszban valósult meg. Megépítésével Kis-Küküllő vármegye és a Székelyföld egy részének eddig elszigetelt kis tájegységei kapcsolódtak be a vasúti forgalomba. A vasút kiépítése hozzájárult Dicsőszentmárton városiasodásához, Szovátanak modern fürdőhellyé való fejlődéséhez és a parajdi sóbányászat fellendüléséhez. A térségben újabb vasútépítkezésre a háború első évében került sor, amikor megnyílt a marostordai keskenyvágányú vasút. Ezáltal a Kis-Küküllő felső völgye kapcsolatba került Erdély egyik legjelentősebb gazdasági központjával, Marosvásárhellyel.

372 *A Székely Kongresszus szervezete, tagjainak névsora, tárgyalásai és határozatai*. Csíkszereda, 2001, Hargita Kiadóhivatal. 166.

373 *A Sóvidék ünnepe. Udvarhelyi Híradó*, IX. (1906. március 4.) 10. sz.

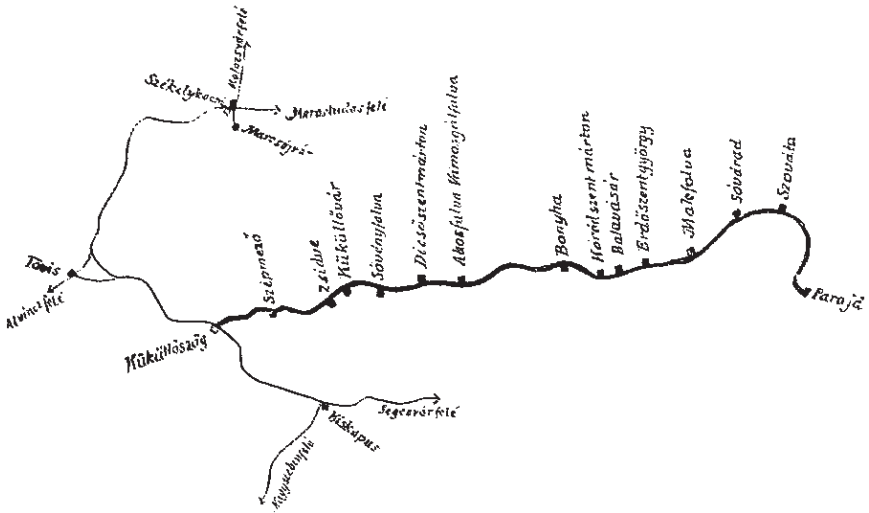
374 *A sóvárád–parajdi vasút. Székely-Udvarhely*, XI. (1905. március 5.) 19. sz.

375 *MOL Z 1527–30. doboz*. 1905–236367.

376 Uo.

377 Horváth, 1996. 184.

Kisküküllővölgyi helyi érdekű vasút.



16. ábra. A Kis-Küküllő-völgyi vasút eredeti vonaltérképe.³⁷⁸

III. 3. A magyar állam vasútépítése Székelyföldön

Az Osztrák–Magyar Monarchia korában számos vita folyt arról, hogy miért kerültek el a fővonalak Székelyföldet és miért kapcsolódott be ez a terület utóljára a Kárpát-medencei vasúthálózatba. Főként az ellenzéki képviselők részéről fogalmazódott meg az a vád a magyar kormánnyal szemben, hogy Székelyföldet elhanyagolta, nem tette meg azokat a gazdasági lépéseket, amelyek segítségével elő lehetett volna mozdítani a régió modernizációját, és vissza lehetett volna szorítani a székely kivándorlást.

A dualizmus kori magyar kormányok erdélyi vasútépítkezési politikájának fő célja az volt, hogy minél gyorsabban bevonják Erdély legjelentősebb városait és ásványtelep helyeit a magyar vasúthálózatba és kapcsolat létesüljön Romániával, a Fekete-tengeri kikötőkkel és a Balkán-félszigettel. A szűkös anyagi források miatt a korabeli vállalkozók és mérnökök a vonalakat a folyóvölgyekben próbálták vezetni, kerülve a nehezebb terepviszonyokat, hogy alacsonyan tartsák az építkezési költségeket. A vasút irányának meghatározásánál természetesen a gazdasági és politikai érdekkijárásnak is jelentős szerepe volt.

378 MOL Z 1527–30. doboz. 1905–236367.

Székelyföld, Marosvásárhely kivételével, nem rendelkezett nagyobb városokkal, tőkeerős polgársággal, olyan gazdasági elittel, amely politikai vagy gazdasági úton befolyásolni tudta volna az erdélyi fővonalak irányát. Másrészt Székelyföldön nem volt olyan nemzetgazdasági termék, amelyet a magyar gazdaság más területről ne tudott volna beszerezni.

A székelyföldi vasútépítés kibontakozására nagy hatást gyakoroltak a helyi érdekű vasutakról elfogadott 1880. XXXI. és azt kiegészítő 1888. IV. törvénycikkek, amelyek lehetővé tették az olcsó és a helyi érdekeknek megfelelő vasútépítkezéseket. Ahogy korábban is láttuk, Székelyföldön négy helyi érdekű vasútvonal épült ki: a Marosvásárhely–Szászrégen, Héjjasfalva–Székelyudvarhely, Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely és a Kis-Küküllő-völgyi helyi érdekű vasút.

A székelyföldi helyi érdekű vasutak olyan helyeken épültek, ahol nem kellett a vállalkozóknak és építőknek jelentősebb természeti akadályokkal megküzdniük. Csík vármegye esetében azonban természeti akadályok álltak a vasútépítők előtt, a helyi tőkének nem volt elegendő anyagi ereje a hegyi pályák megépítéséhez. Ezért annak ellenére, hogy számtalan terv született, ennek a térségnek a bevonása a vasúti forgalomba végül csak az állam segítségével valósulhatott meg. Ilyen esetben pedig az állami érdek határozta meg, hogy mikor és hol épüljön vasút.

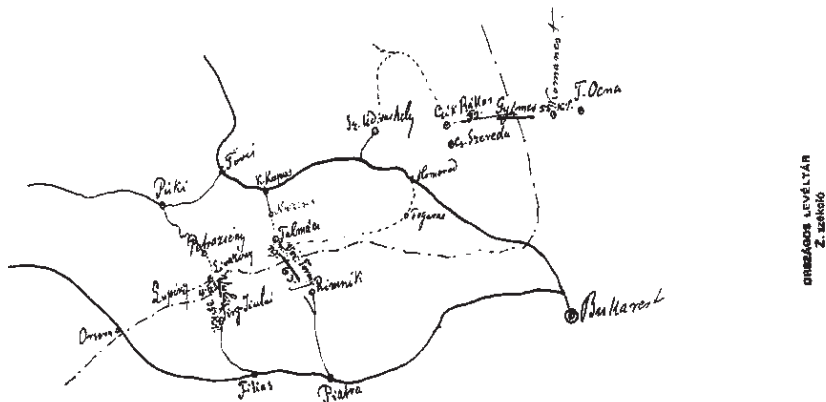
Az 1880-as évek végén még úgy tűnt, hogy magánkezdeményezés útján fog csatlakozni a csíki térség a magyar vasúthálózathoz. A Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonal átadásakor sokan azt hitték, hogy a vasút építése rövidesen folytatódni fog Székelyudvarhelytől, a Libán tetőn át, Marosnyire érintésével, egészen Csíkszeredáig.

Az 1880-as években egyre erőteljesebben fogalmazódott meg mind az erdélyi társadalom, mind a kormány részéről azon igény, hogy újabb vasúti csatlakozási pontok szükségesek Romániával. A MÁV mérnökei 1890-ben megvizsgálták a vulkáni, vöröstoronyi és gyimesi vasúti csatlakozási pontok lehetőségeit és kedvezően nyilatkoztak a gyimesi csatlakozásról. A vonalnak a kiindulási pontjaként – Csíkszereda város minden tiltakozása dacára – Csíkrákost határozták meg. Csíkrákos ugyanis közelebb feküdt a határszélhez és kedvezőbbek voltak a magassági viszonyai.³⁷⁹

Az alábbi térképen is látható, hogy a MÁV mérnökök 1890-ben még a székelyudvarhelyi vasútállomásból kiindulva gondolták el a vasút folytatását a román határig. Lukács Béla kereskedelmi miniszter elnökletével 1892 júliusának közepén tanácskozássra került sor Budapesten a székely vármegyék főispánjainak és alispánjainak részvételével a székely vasutakról. A megbeszélésen jelen volt Ugron Gábor és ifj. Daniel Gábor is, mint a *székely vasút* engedményesei.

379 MOL K 229–317. csomó 2. tétel–1892–69787.

vázlat 1890. sz. hoz.



17. ábra. MÁV mérnökeinek vázlatrajza 1890-ből a magyar-román vasutak csatlakozási pontjairól.³⁸⁰

Az értekezleten az a döntés született, hogy két vonal fog kiépülni, egy Udvarhelytől a Libánon át, Marosnyíre érintésével, Csíkrákos és Szépvízen keresztül a román határig. A másik pedig Szászrégentől Gyergyószentmikós és Csíkszereda érintésével Sepsiszentgyörgyig. Ekkor még az a döntés született, hogy a Székelyudvarhely–Gyimes vonal fog előbb megépülni az elkövetkező három év alatt, majd azt követően kerül sor a Szászrégen–Sepsiszentgyörgy vonal építésére. A csíki küldöttség kiemelte, hogy számára az a megoldás fogadható el, amely a vármegye minél nagyobb részét érinti.³⁸¹

A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara 1892 őszén Lukács Béla, kereskedelmi miniszternek küldött feliratában aggodalmát fejezte ki, hogy az egységes terv nélkül készülő székely vonalak nem a gazdasági igényeknek megfelelően épülnek, nem célirányosak és a helytelen vasúti vonalirányok hátrányai majd később fognak megmutatkozni. A székelyföldi vasutak, mint a Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely vonal, és a tervezett székely vasút egy része gazdasági szempontból nem megfelelő, mert megdrágítják a közlekedést. Ezek a vonalak déli vagy keleti irányba vannak vezetve és nem az ország szíve felé. A vasúton való szállítás így számos pontról lassúbb és drágább az ország belső területei felé, mint közúton. A kamara kérte, hogy a fővonalakat lehetőleg egyenes és kelet-nyugati irányba építsék ki. Három fő vonal kiépítését javasolták: Szászrégen–Maros-

380 MOL Z MÁV Igazgatóság Bizalmas iratai. 1524–2. doboz-1890-76141.

381 Még valami a csíki vasútról. *Csíki Lapok*, IV. (1892. július 27.) 32. sz.

hévíz–Gyergyótölgyes–Karácsonykő (Piatra-Neamț), Marosvásárhely–Parajd–Gyimes–román határ, Ágostonfalva–Kézdivásárhely–Sósmező–Focșani. A fővonalakat pedig helyi érdekű vasutak kötötték volna össze.³⁸² A Kereskedelmi Minisztérium azonban nem vette figyelembe a székelyföldi iparkamara véleményét, ugyanakkor – mint ahogy korábban láttuk – egyre kevésbé látta valószínűnek, hogy a helyi tőke bevonásával meg lehetne építeni a gyimesi vonalat.

Lukács Béla kereskedelmi miniszter irányításával tárgyalások folytak Ugron Gáborral és Daniel Gáborral, de 1893 végére láthatóvá vált, hogy a két Udvarhely vármegyei politikus nem rendelkezik olyan pénzügyi támogatással, hogy a tervbe vett vasútvonalat ki tudják építeni. A magyar kormányt a Romániával megkötött nemzetközi szerződés arra ösztönözte, hogy oldja meg a több éve stagnáló székely vasút kérdését.

A MÁV Igazgatósága 1893. február 28-án kérte a minisztériumtól, hogy minél hamarabb rendeljék el a gyimesi vonal részletes tanulmányozását. A Közlekedési Minisztérium válaszában kifejtette: *„Nem igen táplálható ugyan remény arra nézve, – sőt nézetünk szerint kizártnak tekinthető – hogy a gyimesi szorosi vonal a helyi érdekesség útján megvalósítható legyen, de még ezen egészen valószínűtlen eshetőséget szem előtt tartva sem volnának ezen fontos és nagyon nehéz pálya tervezési és költségszámítási munkái másra mint a MÁV igazgatóságára bízandók, mert csak ez nyújthatja a kellő megnyugvást és biztosítékot arra nézve, hogy a szükséges műszaki műveletek megbízható és alapos feltételek és beható tanulmányok alapján készítve, idejekorán rendelkezésre fognak állani.*”³⁸³

A Kereskedelmi Minisztérium 1893. szeptember 7-én felkérte a MÁV-ot, hogy a székely vasút valamelyik alkalmas pontjától a gyimesi szoroson keresztül a román határig vezetendő vonal nyomjelzési munkálatait kezdje el. A MÁV Igazgatósága két mérnöki kirendeltséget szervezett, az egyiknek az élére Kovacevics Tamást nevezték ki, a máramaroszigeti vasutat építő felügyelőségtől. A másik élére Weldin Vilmos központi felügyelő került. Rajtuk kívül még ide rendelték a murányvölgyi helyi érdekű vasúttól Keller Arnold és a Balatonszentgyörgy–Somogyuszob vasúttól Bartha Lajos mérnököket.³⁸⁴

Az Ugronék által készített terveket az állam átvette, majd 1894-ben a Magyar Általános Hitelbanknak adott engedélyt a vonal kiépítésére. Az engedélyezési okiratban már érezhető, hogy a fő cél a Szászrégen–Gyergyószentmiklós–Marosnyire–Csíkrákos–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy, illetve az ebből Csíkrákos környékén kiágazó gyimesi vonal megépítése. Az udvarhelyi vasút kiépítése már csak mint szárnyvonal szerepelt a tervben. Az engedélyezett vasút költségeit 24

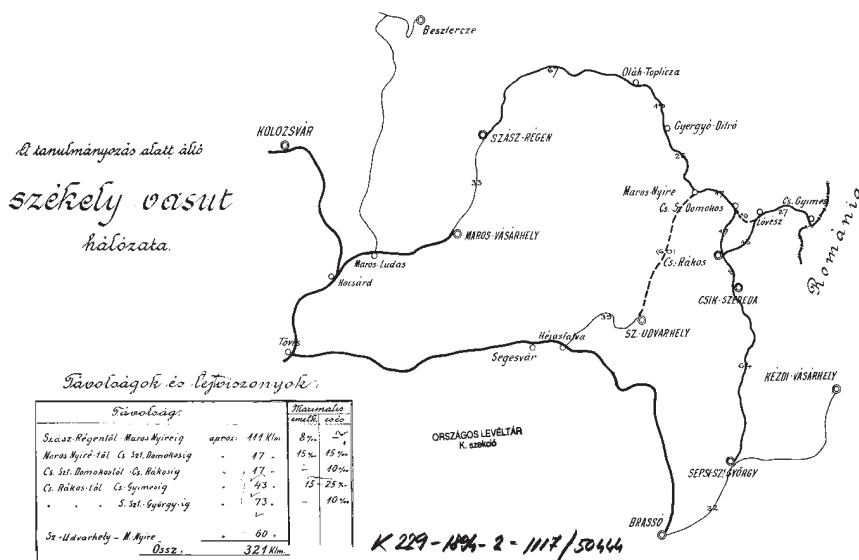
382 Arhivele Naționale Direcția Județeană Covasna (a továbbiakban ANDJC) (Román Országos Levéltár Kovászna Megyei Kirendeltsége) Prefectura Județului Trei Scaune (továbbiakban PJTS) Háromszék vármegye. Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 7. 1893–6361.

383 MOL K 229–317. csomó 2. tétel–1894–16984.

384 MOL K 229–316. csomó 2. tétel–1894–61603.

millió forintban állapították meg. A Magyar Általános Hitelbank a MÁV-ot bízta meg a nevezett vasútvonalak megépítésével.³⁸⁵

A Kereskedelmi Minisztérium 1894 nyarán határozott úgy, hogy a székely vasutat államköltségen építi meg, így a bankot felmentette a vasút finanszírozási kötelezettsége alól.³⁸⁶ A minisztérium rendeletben utasította a MÁV igazgatóságát, hogy a Szászrégen–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy és az ebből kiágazó gyimesi vonal forgalmáról és jövedelmezőségéről tanulmányt készítsen. A MÁV emberei az egész vonalat beutazták, amely – az udvarhelyi vonalat nem számítva – 275 km hosszú, mintegy 82 települést érintene, összesen 125 000 lakossal. Tehát közel 20 ezer emberrel és 20 településsel többet vontak be a vasúti forgalomba, mint az Ugron–Daniel-féle terv. A vonalon az áruforgalmat évenként 360 ezer tonnában határozták meg. A személy- és áruforgalomból összesen 800 ezer forint bruttó éves bevételt állapítottak meg. A MÁV első szakaszban a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes-szoros vonal kiépítését javasolta, amely 12,8 millió forintba került volna.³⁸⁷



18. ábra. A székely vasúthálózat terve, 1894-ből³⁸⁸

385 MOL K 229-316. csomó 2. tétel-1894-36010.

386 MOL K 229-316. csomó 2. tétel-1894-50444.

387 Uo.

388 MOL. K. 229-316. csomó. 2 tétel-1894-1117.

III. 3. 1. A székely körvasút első szakasza

A székelyföldi vasútépítkezés terén az 1895. évi VII. törvénycikk előrelépést hozott, ez rendelte el a székely körvasút megépítését. A törvény kimondta: „A Brassó–háromszéki h. é. vasútnak Sepsiszentgyörgy állomásából kiinduló és Csíkszeredán, Csíkrákoson, Gyergyószentmiklóson át a Marosvásárhely–szászrégeni helyi érdekű vasút Szászrégen állomásáig vezetendő vasútvonalnak, továbbá az e fővonalból a legalkalmasabb pontokon kizárólag, egyfelől a Ghymes szorosig, illetve a magyar–román határszélig, másfelől a Héjjasfalva–székelyudvarhelyi h. é. vasútnak Székely-Udvarhely állomásáig vezetendő szárnyvonalaknak az érdekeltségi hozzájárulások felhasználásával államköltségen leendő kiépítése ezennel elrendeltek.”³⁸⁹

A kormány a tervezett vonalak közül elsőként a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes vasút kiépítését határozta el. A minisztérium a MÁV Igazgatóságát takarékoságra szólította fel, hogy a törvényhozás által az építkezésre megállapított 12,8 millió forint elegendő legyen.³⁹⁰ A MÁV az építkezések irányításának megkönnyítésére két építési felügyelőiséget szervezett, mindegyiket 2–2 osztálymérnökséggel, a szükséges műszaki, irodai és kezelési személyzettel. A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vonalrészt építési felügyelőiségének központja Csíkszereda volt, Weldin Vilmos mérnök vezetésével. A Csíkszereda–Gyimes vonal építési felügyelőisége Csíkszépvízen működött, Rudolf Mór mérnök irányításával.³⁹¹

A teljes vonalhossz közigazgatási bejárását követően 1895 májusában megkezdődött a földterületek kisajátítása. Pályázatot írtak ki a két vonalszakasz építési munkálataira, e vasút építéstörténetének könnyebb átláthatósága érdekében külön-külön kerül bemutatásra a két vonalrész megépítése.

Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasútvonal

A vasútvonal első szakaszának építési pályázatát 1895 nyarára írták ki. Az építkezési engedélyt Linzer Ármin és Braun Gyula³⁹² budapesti vállalkozók nyerték el,³⁹³ létrehozva a *Székely Vasutak Sepsiszentgyörgy–Csíkszeredai vonalának Építési Fővállalatát*.³⁹⁴

389 www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6569. (letöltve: 2010.02.06.)

390 MOL K 229–509. csomó 2. tétel–1896–65404.

391 Uo.

392 Linzer Ármin és Braun Gyula budapesti építésmérnökök. Mint ahogy később látni fogjuk, több székely vasútvonal, illetve ipari és katonai létesítmény építkezésénél jelen vannak, mint vállalkozók.

393 A vállalkozásban, mint társvállalkozók részt vettek: Bogdán Arthur sepsiszentgyörgyi takarékpénztári igazgató, Zathureczky Gyula baróti földbirtokos, Székely György kilyéni földbirtokos, Bogdán Flórián sepsiszentgyörgyi vállalkozó, Kupferstich József és Melik Kristóf, mindkettő sepsiszentgyörgyi gyártulajdonos. A vállalkozók felhatalmazták Linzer Ármint és Braun Gyulát, hogy képviseljék őket és elkészítsék a vasútvonalat.

(MOL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–3382.)

394 Legújabb. *Csíki Lapok*, VII. (1895. szeptember 4.) 36 sz.

Az építkezési szerződések megkötésére a vállalkozók és a MÁV között 1895. szeptember 28-án került sor, amit a Kereskedelmi Minisztérium 1895. november 17-én jóváhagyott.³⁹⁵ A szerződés értelmében a vállalkozók a teljesített munka fejében havonta egyszer részletfizetést kaptak. Kamat nélküli előleget kaphattak az építés színhelyére szállított építkezési anyagokra, az ott használatban lévő gépekre, segédpályákra és forgalmi eszközökre. A havi részletfizetések és előlegek összegei az építésvezető közegek által csak hozzávetőlegesen állapították meg. Negyedévente egyszer az építésvezető közegek és vállalkozók részletesen felmérték az elkészült munkákat, és ennek alapján készítettek egy részbeni elszámolást, ami egyben a következő részletfizetések szabályozására szolgált.³⁹⁶ A különböző munkanemekre fizetendő összeget az árjegyzékek tartalmazták. A szerződés kikötötte, hogy az elvállalt munkák végrehajtására a vállalkozóknak hazai munkásokat kell alkalmazniuk. A vállalkozók kötelesek voltak az élelmezési és italcikkek beszerzésénél és eladásánál a vasút által átszelt vidék kereskedőinek és termelőinek ajánlatait figyelembe venni. Az anyag- és szerszámigényüket szintén belföldről kellett fedezni.³⁹⁷

Az állomásépületek terveit a MÁV készítette. A sepsiszentgyörgyi és csíkszeredai állomásokon takarékoság miatt elhagyták a tervezett verandát, a mozdony-szint csak 3 állásúra építették, spóroltak az újonnan épült őrházaknál is. Az áruraktárak, rakodók előtti elvezető terek és rakhelyek szélességét a helyi érdekű vasutak állomásainak szabványai szerint tervezték, így takarékoskodtak az alépítményi munkákban, útterületek kőalapozásában és kavicsolásában.³⁹⁸ A sepsiszentgyörgyi állomáson így is jelentős átalakítás történt. Az egykori helyi érdekű vasútállomást kibővítették, vendéglőhelység, őrház, mozdony-szín, víztározó létesült.³⁹⁹

A vasútvonalat négy építési szakaszra osztották, ezeknek a hossza 14–17 km között váltakozott.⁴⁰⁰ A vasútvonal-építésre a történelmi Magyarország minden részéből érkeztek munkások. A Sepsiszentgyörgy–Csíkszeredai Építési Fővállalat például *Pelich Filip* horvátországi vállalkozóval kötött szerződést a vasútépítéshez szükséges kő kitermelésére, aki nagyszámú horvát munkást hozott magával.⁴⁰¹

A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vonalon a vállalkozók a vas- és faanyagok számára rakhelyeket létesítettek Sepsiszentgyörgy, Málnás, Tusnádfürdő és Csíkszentsimon tervezett állomások közelében.⁴⁰² A vállalkozók előkészítő munkálatokat végeztek a vonal alsó szakaszain, több helyen vízmentesíteni kellett a

395 MOL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–3382.

396 Uo.

397 Uo.

398 MOL K 229–509. csomó 2. tétel–1896–94825.

399 Háromszék, 1899. 288.

400 Csíki vasút. *Csíki Lapok*, VII. (1895. július 24.) 30. sz.

401 Horvát munkások ügye. *Csíki Lapok*, VIII. (1896. március 18.) 12. sz.

402 MOL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–3382.

terepet, más helyeken erdő- és cserjeirtásra került sor. 1895–1896 telén szabályozták az Olt folyó medrét. Az építést azonban hátráltatta az 1896. április–júliusa közötti esős időjárás.⁴⁰³

A vasútépítkezés a fennálló akadályok ellenére gyorsan haladt előre, 1896 nyarán sikeresen megtartották Oltszem és Málnásfürdő mellett az Olt folyón átvezető vashidak terhelési próbáját.⁴⁰⁴ A vasúti sínpárok 1896. október 7-én elérték Csíkszeredát. A következő nap „Csíkszeredából, mint a közeli vidékekről a lakosság apraja-nagyja sietett a vasúti állomásra megbámulni az első vonatot”. A vonat „délután fél 2 órakor érkezett be, nemzeti zászlókkal és koszorúkkal feldíszített lokomotív mintegy tíz kavicsszállító kocsival az állomásra”.⁴⁰⁵ Ettől a naptól Csíkszereda is bekapcsolódott a vasúti forgalomba, annak ellenére, hogy a vonatközlekedés hivatalos megnyitására csak a következő év áprilisában került sor. A vállalkozók betartották az építési szerződés azon kikötését, hogy a vágányok lefektetése 1896. október 15-re elkészüljön és azon már vonatok közlekedhesse-
nek.⁴⁰⁶



19. ábra. A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasút építése tusnádfürdőnél, 1896-ban.⁴⁰⁷

403 A székely vasút megnyitása. *Vasút*, I. (1897. április 18.) 16. sz.

404 Hídpróbák a székely vasúton. *Csíki Lapok*, VIII. (1896. július 29.) 31 sz.

405 Az első vasúti gőzmozdony bevonulása Csík-Szeredába. *Csíki Lapok*, VIII. (1896. október 14.) 42 sz.

406 MOL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–3382.

407 Csíkszeredai Székely Múzeum fotógyűjteménye

A két vármegye közigazgatási bizottsága, lakossága, az építkezési vállalkozók és a marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara több ízben kérték a vasút megnyitását. A minisztérium és a MÁV részéről érkező válasz visszautasító volt. Kijelentették, hogy a vasút mielőbbi megnyitása csak a vállalkozók érdeke, mert így remélnék pénzhez jutni a vasútnak a határidő előtti megnyitásáért. A vasút amúgy is csak akkor nyitható meg, mikorra a MÁV el tudja végezni a rá háruló feladatokat.⁴⁰⁸ A levéltári iratokból kiderült, hogy a MÁV attól félt, hogy a gyors munka miatt hiányok vannak a vonalon. A helyi hatóságok, a lakosság csak azt vette figyelembe, hogy a kavicsozás jól halad, a magas építmények befejezéshez közelednek, megjelentek az első tehervagonok és mozdonyok. Az építkezések azonban olyan belső munkákat is szükségessé tettek, amelyek nem voltak annyira látványosak. A MÁV Igazgatósága jelezte, hogy a vonalépítésnél számos olyan munka van, ami még nem készült el: a partbiztosítások, épületek belső vakolása, festése, kályhák, különböző belső gépészeti tárgyak felszerelése, távjelzők és távirók felállítása, útátjárók, állomási plattok kiképezése, sorompók, lejtmutatók, kilométerkarók, állomási kerítések felállítása. A munkálatok ezen része a kedvező időjárástól is függött.⁴⁰⁹ A vonalnak a téli időszakban való megnyitását a MÁV nem tartotta szerencsésnek. A MÁV elutasította a vállalkozók azon kérését is, hogy az elkészült Sepsiszentgyörgy–Bükszád vonalat átadják a forgalomnak, mert így Bükszád állomást ideiglenes végállomássá kellett volna átalakítani és ez emelte volna a költségeket.⁴¹⁰ A vállalkozók részéről azért is volt sietős a vasútvonal megnyitása, mert minden határidő előtti napért – a határidő 1897. április 30. – napi 300 forint prémiumot kaptak.⁴¹¹

Meg kell említeni, hogy a vasút – még úgy is, hogy a MÁV részben a saját érdekében lassította a munkálatokat – az akkori technikai körülmények között gyorsan, mindössze 10 hónap alatt épült meg. A vonal mindvégig az Olt mentén haladt, 9 nagyállomást érintett. Összesen 72 201 méter vágányt fektettek le.⁴¹² A vasút hatszor szelte át az Olt folyót 30–40 m hosszú vasszerkezetű hidakon, ezen kívül még épült 180 darab 1–10 méter nyílású áteresztő és híd. Szükség volt 1,2 millió köbméternyi kőfal építésére a földcsuszamlások ellen és több helyen az Olt medrének a teljes áthelyezésére.⁴¹³ A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes vonal részére szükséges vasszerkezetek legyártásának egy részét a Diósgyőri Vas és Acélgyár vállalta magára, másik részét pedig a Ganz és Társa budapesti cég. A kivilágítható váltótárcsákat a budapesti Krolupper József Részvénytársaság, a Grower-féle biztosító gyűrűket a Kirner és Társa első budapesti csavargyára

408 MOL K 229–627. csomó 2. tétel–1896–69378.

409 MOL K 246–74. csomó 2. tétel–1898–2867. A sepsiszentgyörgy–csíkszeredai vonalon az építő vállalkozók által teljesített munkák műszaki felülvizsgálatáról felvett jegyzőkönyv 1897/1989. 7–8.

410 MOL K 229–627. csomó 2. tétel–1896–63138.

411 MOL K 229–627. csomó 2. tétel–1896–73121.

412 MOL K 246–74. csomó 2. tétel–1898–2867. A sepsiszentgyörgy–csíkszeredai vonalon az építő vállalkozók által teljesített munkák műszaki felülvizsgálatáról felvett jegyzőkönyv 1897/1989. 57.

413 Az első szabályos nyomtávú vonat Csíkvármegyében. *Csiki Lapok*, VIII. (1896. aug. 12.) 33. sz.

készítette.⁴¹⁴ A vasúti munkálatok ideje alatt átlag 5000 munkás dolgozott, jelentős részük háromszéki és csíki származású. Idegen munkásokat többnyire a sziklavágásoknál, robbantásoknál alkalmaztak.⁴¹⁵ Az akkori építkezéseken, amint a csendőri jelentésekből kiderül, horvát, olasz, de lengyel vasúti munkások is dolgoztak.⁴¹⁶

A vasút átadása még meg sem történt, már megjelentek a panaszok is. Elsősorban a vonalhoz szükséges földkisajátítások okozták a legtöbb vitát. Több csíkszeredai, csíktaplocai és csíkszögödi lakos azzal a panasszal fordult a kereskedelmi miniszterhez, hogy a földjeiket erőszakkal kisajátították és a csíkszeredai törvényszéken meghatározott összeget a vasút nem akarja kifizetni. A MÁV sokallta a bíróság által megállapított 300–1400 forintot a külsőségekért, 300 forintot holdanként a tőzeges legelőkért és ezért fellebbezett. A panaszosok kifejtették, hogy a MÁV könnyen húzza az időt, de ők, akik a földből élnek, ezt nem tehetik meg, és ha ez így megy tovább, akkor ki tudja mikor kapják meg a megítélt minimális összeget is az elvesztett földjeikért.⁴¹⁷ A vasútépítkezések alkalmával több ilyen eset is előfordult, amelyből általában az állam egyik legfontosabb vállalkozása, a MÁV került ki nyertesnek. Ezek az esetek rávilágítanak a kisemberek által elszenvedett károokra és hátrányokra. Az állam elviekben szavatolta a magántulajdon sérthetetlenségét, de ha a szükség úgy adta, akkor a saját érdekében lefoglalta azt. Az általa fizetett összeg pedig sok esetben nem érte el a földterület tényleges értékét és a földfoglalás, illetve a pénz kifizetése közt sok idő telt el, a magánszemélyek kárára.⁴¹⁸

A két vármegye közigazgatási bizottsága több alkalommal panaszt tett mind a belügyi, mind a kereskedelmi miniszternél, hogy a vállalkozók az építkezés alkalmával tönkreteszik a vármegyei utakat, vagy a tényleges engedély megérkezése előtt önkényesen útáthelyezéseket végeznek. Csík vármegye alispánja feliratban panaszolta a kereskedelmi miniszternek, hogy a vállalkozók a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda utat a 81–83-as kilométerek között áthelyezték, de csak kisáncolták, és durva kővel látták el, nem borították be zúzott kavicssal, így nehéz közlekedni rajta. Az úton végzendő további javításokat pedig a vármegyének kellett elvégeznie. Ugyanakkor az út feletti meredek oldalon, Zsögödnél kőbányát nyitottak és az onnan legurított kövek veszélyeztették a közúti közlekedés biztonságát. A MÁV felügyelősege ezért a zsögödi bányát 1896. december 12-én beszüntette, de hozzá kell tenni, hogy erre az időpontra a nagyobb munkálatok

414 MOL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–17678.

415 Az első szabályos nyomtávú vonat Csíkvármegyében. *Csíki Lapok*, VIII. (1896. aug. 12.) 33. sz.

416 ANDJC, PJTS Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 7. 1896–15. A bűnügyi jelentésekben megadott horvát vagy lengyel településneveket sajnos nem sikerült beazonosítani.

417 MOL K 229–626. csomó 2. tétel–1897–18529.

418 Gidó Csaba: A vasút szerepe Csíkszereda város fejlődésében a 19–20. század fordulóján. In: *A Csíki Székely Múzeum évkönyve 2007–2008.* (sorozatszerk. Murányi János) Csíkszereda, 2008, Csíki Székely Múzeum–Pro-Print Kiadó. 119. (továbbiakban: Gidó 2008a.)

be is fejeződtek.⁴¹⁹ Az építkezések számos olyan gondot vetettek fel, amelyre a helyi közigazgatás és lakosság nem volt felkészülve. Ezek több kisebb-nagyobb súrlódáshoz vezettek a vasútépítőkkal és magával a MÁV-val. A vasútépítkezés volt az első olyan építkezés, amely erőszakosan „betört” a kisebb-nagyobb közösségek addigi zárt világába. A vasút átalakította a közösségek közvetlen környezetének tájképét, néha akadályozta a hagyományos közlekedést.

A helyi közigazgatás nem mindig volt tisztában a vasútépítkezéseken történnel, ezért az ott elkövetett visszaéléseket néha későn reagálta le. Ezzel a tekintélye is csorbult, és a vasút nemcsak a modernizáció szimbólumaként, hanem az erőszakos behatolás eszközeként jelent meg a helyi köztudatban.

A vasútállomások összeköttetésének kiépítése a törvényhatósági közöttal helységenként változott. Egyes helyeken a MÁV, más helyeken a törvényhatóság, a vármegye közösen építette és tartotta fenn ezeket az utakat. Bükszád esetében az állomáshoz vezető út kiépítésének és fenntartásának feladatkörébe bevonták a Mikes-féle üveggyár tulajdonosait, Tusnádfürdő esetében a fürdő-szövetkezetet.⁴²⁰ Csíkszereda város pedig vállalta, hogy az állomáshoz vezető utakat saját költségén kőalappal, kavicsolással és szükséges műépítményekkel látja el, és ahol lehetséges, 8 méter szélességben kiépíti és karbantartja.⁴²¹

A MÁV Igazgatósága és a vállalkozók közötti levélváltások a vonal megnyitási időpontjáról egyre élesebb hangot ütöttek meg. A MÁV rámutatott, hogy a műtanrendőri bejárás határidejét már három héttel előre rögzíteni kell, hogy a még nem teljesen száraz épületeket ki lehessen melegíteni, hogy a lakhatási engedélyeket jóváhagyják, a budapesti és brassói szertárakban raktározott pályafelszerelési tárgyak és a vonalszemélyzet megérkezzen, a csíkszeredai állomást pedig ideiglenesen végállomásnak kell kialakítani.⁴²²

A „székely vasút” műtanrendőri bejárása végül 1897. március 29–30. között megtörtént, *Barthos Károly* miniszteri biztos vezetésével. A bizottságban képviseltette magát a vasúti és gőzhajózási felügyelőség, a posta és távirtda igazgatósága, a MÁV kolozsvári üzletvezetősége, a két vármegye közigazgatási bizottsága, a háromszéki helyi érdekű vasút igazgatósága és az építési fővállalat.⁴²³

A MÁV Igazgatósága a vasútvonal megnyitásának feltételeként kérte, hogy semmi igényre ne nyújthasson alapot az a körülmény, hogy a vonal forgalomba helyezése a kitűzött határidő előtt történik. Az építkezési vállalkozók ebben a kérdésben nem akartak átlást foglalni.⁴²⁴ A vasút megnyitása után, 1897. áprilisában a vállalkozók, Linzer Ármin és Braun Gyula feliratban fordultak a

419 MOL K 229–627. csomó 2. tétel–1896–73220.

420 MOL K 246–74. csomó 2. tétel–1898–2867. A sepsiszentgyörgy–csíkszeredai vonalon az építő vállalkozók által teljesített munkák műszaki felülvizsgálatáról felvett jegyzőkönyv 1897/1989. 17.

421 Uo. 19.

422 MOL K 229–627. csomó 2. tétel–1897–4959.

423 A székely vasutak műtanrendőri bejárása. *Csíki Lapok*, IX. (1897. március 31.) 13. sz.

424 MOL K 229–626. csomó 2. tétel–1897–22088.

Kereskedelmi Minisztériumhoz, ebben kifejezték, hogy ők már 1896. decemberére üzemképes állapotba tudták volna hozni a vonalat. Külön díjazást kértek, mert határidő előtt elkészítették a vasutat és ezért kénytelenek voltak több mint három hónapon keresztül a vonalat és a melléképületeket őriztetni.⁴²⁵

A MÁV igazgatósága ezzel szemben kijelentette, hogy az építkezési vállalat decemberben még nem készült el a távíró berendezéseket magába foglaló épületekkel, így hamarabb nem lehetett a vonalat megnyitni. A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vonalszakasz átadásának határideje 1897. április 30. volt, a MÁV azt méltányosnak tartotta, hogy a vállalkozók április 5-től 30-ig napi 300 forint, azaz összesen 7500 forint jutalékot kapjanak, de a többi igényüket megalapozatlannak tartotta.⁴²⁶

A MÁV Igazgatósága és a kormány, ahogy korábban is láttuk, nem siettetette e vonalszakasz megnyitását a határidő előtt, hiszen ez számára csak plusz kiadást jelentett volna. Ezért részben arra hivatkozva, hogy téli időjárási körülmények között nem lehet műtanrendőri bejárást elrendelni, részben pedig azért, mert nem volt minden melléképület elkészülve, csak a megnyitás határidejéül kitűzött hónapban engedélyezte a vasútvonal megnyitását.

A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasút ünnepélyes megnyitására 1897. április 4-én került sor. Az ünnepségen jelen volt a kormány részéről *Dániel Ernő* kereskedelmi miniszter, *Josipovics Imre* horvát miniszter, *Vörös László* kereskedelmi államtitkár, a MÁV igazgatósága, több országgyűlési képviselő és a két vármegye előljárói. A Háromszék területén haladó vasútvonal megtekintése után a magas rangú vendégeket Csík vármegye előljárósága a vármegye első vasútállomásán, Tusnádfürdőn fogadta, majd a vonat tovább folytatva útját, délután érkezett Csíkszereda állomásra, ahol a „nemzeti zászlókkal és fenyőgallyakkal díszített vonat mozsárlövések között berobogott a több száz főre rugó helybeli és vidéki lakosság sűrű éljenzése és örömrivalgása között.”⁴²⁷

A nagy nap érdekes színfoltja volt, hogy az illusztris vendégek fogadására Csíkszeredából a tusnádi állomásra utazott küldöttségnek három órát kellett várakoznia, amely idő alatt szórakozás hiányában a küldöttség tagjai megmértek a málhamérlegen. Az eredményt leköszölte a *Csíki Lapok*. A 46 küldöttségi tag összesen 4134,20 kg-t nyomott, személyenként 89,87 kg átlag jött ki. A lap ironikusan jegyezte meg „ebből az is látható, hogy a küldöttség tagjai nemcsak *numecantur*, hanem *ponderantur*.”⁴²⁸

Másnap, 1897. április 5-én megindult a rendes vasúti közlekedés Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy között. Ezzel az utolsó székely vármegyeközpont is bekapcsolódott az ország vasúti vérkeringésébe. A Csíkszereda–Gyimes vonal építéséhez

425 MOL K 229–626. csomó 2. tétel–1897–26721.

426 Uo.

427 Megnyitási ünnepély. *Csíki Lapok*, IX. (1897. április 7.) 14 sz.

428 Mennyit nyomott a küldöttség? Uo.

szükséges anyagszállítást nagyban megkönnyítette, hogy a vasút elérte Csíkszeredát.⁴²⁹

A Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség 1898. június 17–19. között felülvizsgálta a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasútvonalat. A jegyzőkönyvből kiderült, hogy számtalan helyen találtak hiányosságokat. A föld- és sziklamunkáknál a töltések és bevágások termőfölddel való borítása, a gyepekburkolatok, sövényfonások, kövezett védművek több helyen hiányoztak. Ezeket a vállalkozóknak saját költségükön kellett pótolniuk.⁴³⁰ Az építkezési vállalkozóknak az alépítményi munkákra átlag 1 évet, míg a felépítményekre 3 év jótállást kellett vállalniuk. A vállalkozók azonban elégedetlenek voltak, és nem voltak hajlandók aláírni a MÁV által felvett jegyzőkönyvet. Úgy érezték, hogy a felülvizsgáló bizottság egyoldalúan döntött és nem értékelte azokat a plusz munkákat, amiket a vonal mentén végeztek. A vonal megnyitását követő években többszöri levélváltásra került sor a vállalkozók és a MÁV között, de végül 1900. január 10-én megegyezés jött létre és ennek alapján a vállalkozók visszavonták mindenféle követelésüket.⁴³¹

A Csíkszereda–Gyimes vasútvonal

A Kereskedelmi Minisztérium először a Gyimesi-szoroson átvezető vasút tervének kidolgozásához fogott, tekintettel a vonal hegypálya jellegére. A gyimesi vasút a korabeli Magyarország legdrágábban épülő vonalszakasza volt, kilométerenként 300 ezer forintba került.⁴³² A MÁV igazgatósága, attól tartva, hogy a tervezett lóvész alagút építése az egész vonalrész üzembe helyezését hátráltatná, már 1894. október 5-én elkezdte az Olt és Tatros vízválasztóját áttörő alagút fúrási munkálatait.⁴³³ A munkálatok irányítója Kain Albert mérnök volt.⁴³⁴

A Csíkszereda–Gyimes vasútvonal építési pályázatára hét ajánlat érkezett. A versenytárgyalást 1895. június 15-én tartották meg, az 51 kilométer hosszú pálya építése 5 425 809 forint összegért volt kiírva. Az összes pályázó ajánlata ezt

429 MOL K 229–626. csomó 2. tétel–1897–32736.

430 MOL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–44249.

431 MOL K 246–74. csomó 2. tétel–1898–2867. A sepsiszentgyörgy–csíkszeredai vonalon az építő vállalkozók által teljesített munkák műszaki felülvizsgálatáról felvett jegyzőkönyv 1897/1989. 73.

432 A csíki vasút. *Csíki Lapok*, VII. (1895. február 27.) 9. sz.

433 Kain Albert: A székely vasutak Csíkszereda–Gyimesi szoros vonalrészének építése, különös tekintettel a lóvész alagútra. In: *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*. Budapest, 1897. 31 évf. 8 füzet. 344. (továbbiakban: Kain, 1897.)

434 *Kain Albert* (1858–1909) mérnök, főként alagútépítésre szakosodott. Több vasútépítésnél vett részt: Buda–Újszöny (ma Komárom) vonal (1882–1884), Máramarossziget–Kőrösmező–országhatár vasútvonal (1892–1895), Csíkszereda–Gyimesi-szoros–határszéli vonal (1895–1897), Fiume–brajdiczai vonal (1899–1900), Pozsonyi alagút (1900–1903), Nagyberezné-Uzsok–országhatár vonal (1903–1905), Déda–Gyergyószentmiklós vonal (1906–1907), Észak-Balaton vidéki vonal (1907–1908), Budapesti pályaudvarok (1908–1909). <http://www.ita-hun.hu/publikaciok/szabo/kain-albert.pdf>. (letöltve: 2010.07.09.)

lényegesen túlhaladta.⁴³⁵ A legkedvezőbb ajánlatot Auspitz Gyula mérnök, vállalkozó tette, aki a fent jelzett időpontig két kisebb helyi érdekű vasút, a Csákovár–Bóka és Kecskemét–Fülöpszállás vonalak építésénél volt jelen.

A MÁV nem tartotta elég tapasztaltnak a vállalkozót egy hegyi pálya megépítésére,⁴³⁶ ezért választása *Gross A. Bischof* bécsi vállalkozó cégére esett, amely 5 627 190 forintért vállalta az építkezések elvégzését.⁴³⁷ A *Bischof* cég megnyerte vállalkozó társként *Fischer Henrik* budapesti vállalkozót. Mellettük szót, hogy jelentős pénzügyi tőkével, megfelelő felszereléssel és széleskörű tapasztalattal rendelkeztek a nehéz hegyi vasútpályák építésében. A vállalkozók korábban együtt dolgoztak a Máramarossziget–Körösmező–határszél vonalon, ezért nem véletlen, hogy a gyimesi pálya több műtárgya ennek a vasútnak a tapasztalatai alapján készült el.⁴³⁸

A vállalkozók és a MÁV 1895. július 24-én kötöttek szerződést, amelyet 1895. szeptember 11-én a kereskedelmi miniszter hagyott jóvá.⁴³⁹ A tervezett vasút Csíkszeredától az Olt folyó baloldalán haladt, északi irányba, Madéfalva állomásig. Elhagyva az állomást, a vonal az Olt egyik mellékvölgye, a Rákos-patak mentén haladt, annak jobb lejtőjén kapaszkodott fel és számos mély oldalvölgyet szelt át, közben irányát északkelet, majd kelet felé változtatva, érintette Csíkszentmihály állomást, Ajnád és Lóvész kitérőket. A vonal, elhagyva a Rákos-patak völgyét, északkelet irányban elérte az Olt és Tatros folyók közötti vízválasztó gerincet és a lóvész alagúton át kijutott a Görbe-patak jobboldali lejtőjére, hogy majd keleti irányban folytassa útját. Rövidesen elérte a Tatros folyó völgyét, azt hatalmas kanyarulattal áthidalva, a folyó jobb partjára tért és északkeleti, majd keleti és délkeleti irányba haladva érintette Gyimesfelsőlók, Gyimesközéplók állomásokat. Ekkor a vonal ismét áthaladt a Tatros folyón és annak bal partján elérte Gyimesbükk egykori határállomást, amelyből kijutva még egyszer áthaladt a Tatros folyó felett, hogy végül a Gyimesi-szoroson át, az utolsó 30-as vasúti órhzát maga mögött hagyva, 50,9 km-re Csíkszeredától, Moldva területére érjen.

A vasútvonal Csíkszereda állomás 659 m tengerszinti magasságáról indult ki, Madéfalva állomásig 7‰, Szentmihály állomásig 14‰, majd Ajnád és Lóvész kitérőkig 25‰-es emelkedéssel haladt. A vasútvonal a lóvész alagútban érte el az 1012 m magasságot. Innen a vasútvonal 15–25‰-es esésben haladva érte el a határszél, amely 688 méteren volt. A vasútvonal Csíkszereda állomástól az alagútig, 28 km hosszúságban, 343 métert emelkedett, majd a határszélig lévő 22 km-en 313 méter szinteséssel bírt.⁴⁴⁰

435 MOL Z MÁV Igazgatóság Bizalmas iratai. 1524–2. doboz 1895–93062.

436 Uo.

437 Uo.

438 Uo.

439 Uo.

440 Kain, 1897. 342.

A munkálatokat a csíkszépvízi építési felügyelőségről irányították. Az alkalmazottak összetétele: egy felügyelő, mint vezető, egy helyettes, egy főmérnök, négy mérnök, segédmérnök és gyakornok, két díjnok. Terepen: két osztálymérnök, tizenöt mérnök, illetve segédmérnök, mérnökgyakornok, két díjnok. A kisajátítási szolgáltatásnál: három földmérő és egy díjnok. A MÁV az alépitményi munkálatoknak csak egy részét adta ki vállalkozóknak.⁴⁴¹

A vas- és faanyagok beszerzése és helyszínre szállítása komoly nehézségeket okozott. A Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy vonal megnyitása előtt az építkezési anyagot a székelyudvarhelyi vasútállomásról kellett közúton elszállítani az építkezés színhelyére.⁴⁴² A számadatokból látszik, hogy a közúti szállítás többbe került Székelyudvarhelytől a munkatelepig, mint a több száz kilométernyi távolságból, a termelési egységtől vasúton Székelyudvarhelyig.

A magyar vasútépítés egyik legnagyobb megvalósításának lehet nevezni a természeti akadályokkal teletűzdelt Gyimesi határszélig vezető vonal megépítését. A vasút mindvégig nehéz terepviszonyok közt haladt, ezért alagutak fúrása, völgyhidak építése vált szükségessé. Itt épült Magyarország egyik leghosszabb – az 1222 méteres lóvészi – alagútja.⁴⁴³ Az alagút délnyugati (bejárati) oldalán 1894. október 5-én, az északkeleti (kijárati) oldalon 1894. október 12-én kezdődtek el a munkálatok. A fúráson dolgozó bányászok munkacsoportjai kezdetben 12 órát dolgoztak, tehát naponként kétszer váltották egymást. A nehéz munkakörülményekre való tekintettel 1895. január 1-től azonban három váltásban dolgoztak 8–8 órát.⁴⁴⁴ Egy-egy csoport 4–4 bányászból és egy görgő kocsival (csillével) dolgozó két szállító munkásból állt. A lóvészi alagút volt az első magyar alagút, amelyet teljes hosszában szabálytalan terméskövel falaztak ki. A magyarországi alagutaknál ugyanis addig faragott köveket alkalmaztak a falazáshoz. A tárna áttörésére 1896. április 5-én került sor, a kezdetleges eszközök használatának dacára a két oldalról kitzűzött irány között csupán 8 mm eltérés volt.⁴⁴⁵ A falazáshoz a brassói cementgyárból származó portland cementet használtak. Az alagútnál olasz munkások dolgoztak, és Erzsébet királyné tiszteletére egy kőtalapzaton táblát helyeztek el.⁴⁴⁶

441 Uo. 343.

442 A vas- és acélananyagok szállítási költsége a Diósgyőri Vas és Acélgyártól Székelyudvarhelyig 619,3 kilométeren és mintegy 750 kocsiakománnyra kiszámítva 8 895 forintot tett ki. Jelentős mennyiségű faanyag érkezett Kolozsvárról Székelyudvarhelyre, mintegy 530 kocsiakomány, összesen 4 355 forint értékben. A fa- és vasanyagok raktározása Székelyudvarhelyen 2 677 forintba került. A Székelyudvarhelyről Csíkszeredáig való szállítást 65 480 forint 50 krajcárért, onnan Gyimesfelsőlókig 87 684 forint 90 krajcárért végezték el. MOL K 229–627. csomó 2. tétel–1896–2779.

443 A történelmi Magyarország területén csak a Károlyváros–Fiume vonalon lévő Kupják alagút (1225 m) volt ennél hosszabb. (Kain, 1897. 344.)

444 Kain, 1897. 345.

445 Uo. 354.

446 Bilibók Ágoston: *A Csíkszereda–Gyimesbükk vasútvonal története*. Csíkszereda, 2005, k.n. 70. (továbbiakban: Bilibók, 2005.)

A Csíkszereda–Gyimes vonalon 5 nagy völgyhíd épült. A Karakó-völgyi híd⁴⁴⁷ 264,15 m hosszú, két pilléren nyugszik, a középső nyílás vasszerkezete 102,22 m, ehhez mindkét oldalt egy-egy 51,36 m-es vasszerkezet csatlakozik, amelyeket az egyik oldalon három, a másik oldalon két 8 méteres boltozat tart.⁴⁴⁸ A hidat méltán tartották a korabeli Magyarország egyik legnagyobb és legszebb völgyhídjának. A völgyhíd építését Végh Ferencz szakaszmérnök vezette, aki majd később a Déda–Gyergyószentmiklós vonalnak lett az építési osztálymérnöke.⁴⁴⁹ A Karakó völgyhídhöz 5 és fél km utat kellett építeni és szabályozni kellett a Karakó patakat. A völgyhíd építése 1895. szeptember 11-től 1896. december 1-ig épült és 531 ezer forintba került.⁴⁵⁰ Érdeemes megemlíteni a Ladók-völgyi viaduktot is, amelynek modellje az 1896-os budapesti millenniumi kiállításon is szerepelt, mint az egyik legszebb kőboltozatos híd. A híd 112 m hosszú. A pályaszint magassága a völgy legmélyebb pontja felett 31 m.⁴⁵¹ A Ladók kőboltozatos völgyhidat Ofner Ede mérnök tervezte és mindössze hét hónap alatt épült meg.⁴⁵² A völgyhíd két ellenfalon és hat pilléren nyugvó, hét, egyenként 12 méter nyílású teljes félkört képező boltozathoz állt. A pillérek alig 3 m mélységben fekvő gneisz (gránit) sziklára voltak alapozva. Mind a hat köpillér egyforma szélességgel készült, ezért valamennyi boltozatot egységben falazták fel.⁴⁵³

A 30 méter nyílású Tatros híd vasszerkezete a Károlyváros–Fiume vasút Licanka völgyhíd terve szerint épült, míg a 15 méter nyílású másik kisebbik Tatros-híd a Máramarossziget–határszéli vasút Fejes patak hídjára alapján készült.⁴⁵⁴ A vasútépítkezések alkalmával az utolsó magyar 30-as vasúti őrház közelében lévő hegyi lépcső kezdőpontját kénytelenek voltak a határral párhuzamosan némileg eltolni.⁴⁵⁵ 1900. július 21-re a régi falépcső helyett 96 fokú új kőlépcső készült, amely a „Kőorr” nevű hegyi csúcson lévő Rákóczi-várhoz vezetett.⁴⁵⁶

447 A Karakó völgyhidat 1916-ban a visszavonuló magyar csapatok a román csapatok betörésekor felrobbantották, 1917-ben az osztrák–magyar hadsereg helyreállította. A hidat az uralkodóról Károly hídnak nevezték el. A völgyhidat 1944. szeptember 6-án a visszavonuló német–magyar csapatok felrobbantották. A háború után eredeti állapotában nem lehetett helyreállítani, új beton völgyhíd épült, amelyet 1946. november 10-én adtak át a forgalomnak. Lásd bővebben: Bilibók, 2005. 78–88.

448 Bottenstein Gyula: A Karakó-völgy áthidalása. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1898. 32 kötet. 8 füzet. 328. (továbbiakban: Bottenstein, 1898.)

449 MOL Z 1524–5. doboz. Bizalmas iratok–1907–54219

450 Bottenstein, 1898. 338.

451 Kain Albert: A székely vasutak csíkszereda–gyimesi vonalának néhány műtárgya. In: *Magyar Mérnök és Építés Egylet Közlönye*, 1897. 31 köt. 9 füzet. 372.

452 Uo. 378.

453 Görög Sándor: *A vasutak építése*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 31–32.) 104.

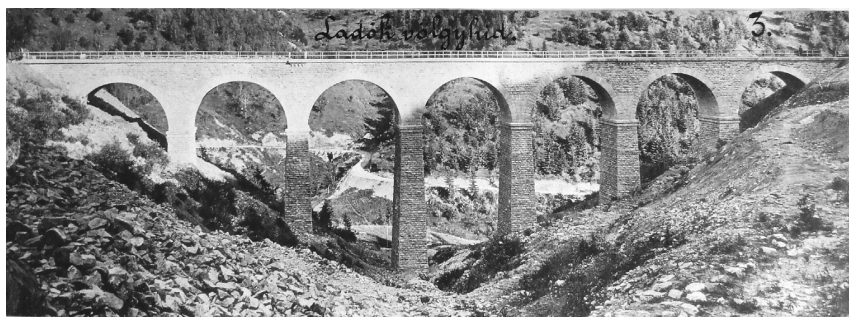
454 MOL K 229–627. csomó 2. tétel–1896–28914.

455 MOL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–6000.

456 A gyimesi határlépcső átvétele. *Csíki Lapok*, XII. (1900. július 25.) 30. sz.



20. ábra. Csíkszereda–Gyimes vasútvonalon a Karakó völgyhid. ⁴⁵⁷



21. ábra. Ladók völgyhid 1897-ben ⁴⁵⁸



22. ábra. Csíkszereda–gyimes vonal Tatros völgyhídja. ⁴⁵⁹

457 Rigó László csíkszeredai műgyűjtő gyűjteményéből.

458 MOL. K 229–800. csomó 2 tétel –1898.

459 Rigó László csíkszeredai műgyűjtő gyűjteményéből.

Az építkezéseket hátráltatta, hogy 1896–1897 telén, majd 1897. augusztus és szeptember hónapokban több helyen töltéscsúszás történt. Ezeken a helyeken szivóárkokat kellett építeni. A tőzeges, süppedékes területeket feltöltötték, a talajvíz elvezetésére vízvezető aknákat ástak. A vonalon, az előírt határidő betartása érdekében, éjjel-nappal dolgoztak a munkások.⁴⁶⁰ Összességében a Csíkszereda–Gyimesi vonalon 61 289 méter vágányt fektettek le, beleszámítva ebbe az állomási vágányokat is.⁴⁶¹

A vonal látványosságai közé tartoznak az állomásépületek is, elsősorban Gyimesbükk hatalmas állomásépülete, amely a MÁV magasépítési osztályának főépítésze, Pfaff Ferenc⁴⁶² és munkatársainak tervei szerint épült. A vasútüzem és vámkezelés miatt egyaránt nagy épületre volt szükség. A 34 ablaktengelyes, 100 méternél hosszabb épülettömb Pfaff Ferenc egyik legsikerültebb alkotása.⁴⁶³ A vasútállomás 2 km távolságra épült a magyar–román határtól. Az állomáson rendezték be a határvám, rendőri, közegészségügyi, állategészségügyi, posta és távírda szolgáltatásokat. A két ország vámhivatala közösen használta az épületet. Ugyanez volt a gyakorlat a predealai és vöröstoronyi vasúti határállomásoknál. A történelmi Magyarország legnagyobb határállomása létesült Gyimesbükkön és ez szinte városi rangra emelte a kicsi határmenti községet.



23. ábra. Gyimesbükki vasútállomás 1897-ben.⁴⁶⁴

460 MOL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–74591.

461 Uo.

462 *Pfaff Ferenc* (1851–1913) a magyar vasúti építészet kimagasló egyénisége. Nevéhez fűződik többek között a Piski, Arad, Nagykároly, Szatmárnémeti és Kolozsvár vasútállomások tervezése, illetve átépítése.

463 Bilibók, 2005. 102.

464 Rigó László csíkszeredai műgyűjtő gyűjteményéből.

A Csíkszereda–Gyimesi vasútvonal forgalom előtti megnyitására 1897. október 18-án került sor.⁴⁶⁵ Az első vonattal egy egész csapat csángó utazott. Ki akarták próbálni az új masinát „mert még soha sem láttak hegyeik között olyan masinát, mely lóvak nélkül visz egy sereg vasúti kocsit.”⁴⁶⁶ Kezdetben egy vonat, majd a következő évtől két vonat közlekedett a határállomás és Csíkszereda között. A román fél nem építette ki határidőre a rá eső részt. Így a magyar oldalon kiépült másfél kilométeres pályarészt, Csíkygyimes állomástól a határig csak a román vonalrész befejezése után adták át hivatalosan.⁴⁶⁷ A romániai csatlakozás elmaradása miatt 1898-ban a csíkygyimesi állomáson igazi végállomás-hangulat uralkodott. „A gyimesi felvételi épületben a romániai csatlakozás elmaradása miatt alig lakott egy-két család, a nagy épület nagyjából az egész tél alatt fűtetlen maradt és nem lett kellőleg gondozva és természetes, hogy egy új épületben, mely évekig lakatlan és fűtetlen maradt, az asztalos munka, a padlózatok, stb. szenvednek, sőt el is romlanak.”⁴⁶⁸

A román oldalon a vasútépítkezés 1898 második felében érte el a magyar határt. A Târgu-Ocna (Aknavásár)–Gyimes 40 km hosszú vasútvonalat három olasz vállalkozó végezte, olasz, horvát és bolgár munkásokkal. Az építkezéseken „székely munkások kevesen vannak, bennszülött oláhok még kevesebben.”⁴⁶⁹ A szünnapokon a vasúti munkások Gyimesbe utaztak, a helyi lap szerint vasárnapokon a gyimesi kocsimák színültig voltak. A *Csíki Lapok* dicsérte a román oldalon készített hidakat, leginkább az olasz vállalkozók munkáját, de kritizálta az állomásokat és őrházakat, amelyeket tákolmányoknak nevez.⁴⁷⁰ A Gyimesbük–Palánka–Comănești (Kománfalva)–Târgu-Ocna (Aknavásár) vasútvonalat végül 1899. április 6-án adták át a forgalomnak, így közvetlen kapcsolat teremtődött a szomszédos Romániával.⁴⁷¹ A vasúti csatlakozás ünnepélyes pillanatáról a *Brassói Lapok* a következőket írta. „A megnyitáskor a román kormány részéről Brătianu János közmunkaügyi miniszter, Brătianu volt miniszterelnöknek a fia is jelen volt. (...) A román miniszter vonatának mozdonya magyar lobogókkal volt díszítve. E figyelem viszonzásául az állomás főépületére román lobogót tűztek. Az állomáson a magyar királyi államvasutak igazgatósága részéről Robitsek Sándor miniszteri tanácsos, az építési főosztály igazgatója üdvözölte a román minisztert.”⁴⁷²

465 A gyimesi vasútvonal. *Csíki Lapok*, IX. (1897. október 13.) 41 sz.

466 Uo.

467 MOL K 229–626. csomó 2. tétel–1897–62927.

468 MOL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–74591.

469 A gyimesi csatlakozás. *Csíki Lapok*, X (1898. szeptember 21.) 38. sz.

470 Uo.

471 Târgu-Ocna (Aknavásár)–Palánka vonalat Elie Radu mérnök (1853–1931) tervezte. www.csc.matco.ro/eradu.html, (letöltve: 2011.03.11) Kezdetben naponta egy vonatpár közlekedett. Brassóból délelőtt 8:50 perckor induló 7812 vonat Gyimesről Palánka felé este 7:27-kor induló 200 számú román személyvonathoz, míg a Palánkáról Gyimesre délelőtt 10:10 perckor érkező 199 számú román személyvonat a Gyimesről induló és este 6:49 perckor Brassóba érkező 7913 számú vonathoz nyert közvetlen csatlakozást. (A romániai vasút megnyitása. *Csíki Lapok*, XI. 1899. április 12. 15. sz.)

472 Magyar–román vasút. *Brassói Lapok*, V. (1899. április 8.) 80. sz.



24. ábra. Gyimesfelsőlok a Csíkszereda–Gyimes vonal építésekor, 1897-ben⁴⁷³



25. ábra. Magyar–román határon az utolsó magyar vasúti őrház és a Rákóczi vár⁴⁷⁴

A MÁV 1899-ben a gyimesi állomáson pénzváltó bérlői állást szervezett, a bérlőtől megkívánták, hogy tökéletesen beszélje a magyar, román, német és francia nyelveket, illetve ismerje a különböző országok pénznemeit. A pénzváltót az állomás előcsarnokában rendezték be, a pénztárral szemben, a pénzt a napi tőzsdei árfolyam szerint kellett beváltani. A vasúti vendéglőben lehetett fizetni idegen

473 Rigó László csíkszeredai műgyűjtő gyűjteményéből.

474 Rigó László csíkszeredai műgyűjtő gyűjteményéből.

pénznmel is.⁴⁷⁵ A román vasút megnyitása hatására Csíkszeredában Pénzváltó Bank létesült, Gál József és Balázs Dénes neve alatt, ahol mindenféle idegen pénz, értékpapírt, bel- és külföldi sorsjegyeket lehetett venni vagy eladni. Korábban csak Brassóban volt ilyen pénzváltó.⁴⁷⁶

Még 1895-ben a Kereskedelmi Minisztérium megszervezte a kolozsvári vasúti üzletvezetőség keretében működő csíkszeredai vasúti osztálymérnökséget. Az osztálymérnökség hatásköre Gyimestől Sepsiszentgyörgyig terjedt, összesen 114 km-en.⁴⁷⁷ A vasútvonal kiépülésével az utolsó székely vármegye Csík is bekapcsolódott a vasúti körforgásba.

III. 3. 2. A székely körvasút befejezése

A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes vasútvonal építéskor senki sem gondolta, hogy több mint hét évnek kell eltelnie, mire újra vasútépítő munkások zajától lesz hangos a Székelyföld. A Kereskedelmi Minisztérium 1896-ban még támogatta a MÁV igazgatóságának azon javaslatát, hogy a székely vasút hátralevő két szakasza, a Madéfalva–Szászrégen és Marosnyíre–Székelyudvarhely vonalak minél hamarabb megépüljenek. A minisztérium számvevősége azonban már 1896 novemberében jelezte, hogy megfelelő pénzüsszeg hiányában csak a fővonalat fogják egyelőre tanulmányozni és jóváhagyták, hogy a helyszínen lévő mérnökök megkezdjék a mérési munkálatokat.⁴⁷⁸

A Szászrégen–Madéfalva vonal előmunkálatára két kirendeltséget szerveztek. Az egyik vasúti nyomjelző kirendeltség Szászrégentől kezdte meg a vonal kijelölését, Purgly Ferencz felügyelő vezetésével.⁴⁷⁹ A másik csoport a gyimesi építkezések befejezése után, Keller Arnold mérnök vezetésével, Madéfalvától kezdte meg a felméréseket.⁴⁸⁰

Becze Antal Csík vármegyei alispán 1897 októberében feliratban fordult a kereskedelmi miniszterhez, rámutatva, hogy a vármegye lakosságára kedvezőtlen hatással volt a rossz termés. Kérte a Madéfalva–Szászrégen vonal építésének megkezdését még 1898-ban, hogy a lakosság munkakeresethez jusson, mert ellenkező esetben tömegesen fognak Romániába menni.⁴⁸¹ A Marosvásárhelyi

475 Pályázati hirdetemény. *Csíki Lapok*, XI. (1899. február 8.) 6. sz.

476 Pénzváltó-Bankot. *Csíki Lapok*, XI. (1899. április 12.) 15. sz.

477 Az osztálymérnökségen átlag egy-két szakaszmérnök, egy irodatiszt, egy gyakornok, 8 pályafelügyelő, 48–52 pályőr teljesített szolgálatot. Pályafelügyelői székhelyek voltak: Csíkszereda, Lóvész, Csikgyimes, Szépvízszentmihály, Sepsibodok, Bükszád és Tusnád. Az osztálymérnökség vezetői voltak: Szokoly István (1896–1904), Ferenczy Géza (1904–1908) és Aczél Ödön (1908–1918). Horváth, 2004. 115.

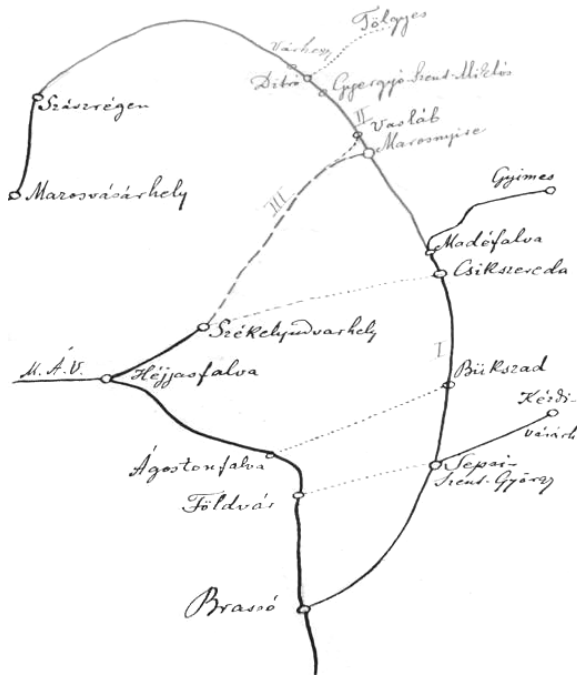
478 MOL K 229-627. csomó 2. tétel-1896-65796.

479 *Vasúti Szaknaptár az 1899. évre*. XII. évf. (szerk. Ocskói Ocskay Gusztáv) Budapest, 1898, Posner Károly Lajos és Fia. 139. (továbbiakban Vasúti szaknaptár, 1899.)

480 Uo.

481 MOL K 229-626. csomó 2. tétel-1897-69481.

Kereskedelmi és Iparkamara még 1896. október 16-án egy feliratban kérte, hogy a székely körvasutat egyszerre építsék ki, mert a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes vonal révén ugyan eleget tesz a magyar állam a nemzetközi köteleseégeinek, de ezzel nem oldódnak meg Székelyföld közlekedési gondjai. Mert akár a személy-, akár a teherszállítás szempontjait nézik, óriási kerülővel lehet Csík vármegyéből az ország központjába jutni. A gazdaságilag elmaradott vidékről ugyanakkor tömegesen vándorolnak ki Romániába és Amerikába. A kamara számításai szerint 1891–1895 között 18 527 személy vándorolt ki a szomszédos ország területére.⁴⁸² A feliratban a kamara ismételten kérte, akár csak 1892-ben, hogy építsék ki az Apahida–Marosvásárhely–Segesvár vonalat, ezáltal Marosvásárhely közvetlen kapcsolatba kerülne az éppen ekkor tervezett Kis-Küküllő-völgyi vasúttal.⁴⁸³ A minisztérium a Marosvásárhely–Héjjasfalva vagy Segesvár vonal kiépítését elfogadhatónak találta, de csak mint helyi érdekű vasutat.⁴⁸⁴



26. ábra. A MÁV székelyföldi vasútvonal-tervei 1898–1899-ből⁴⁸⁵

482 MOL K 229-627. csomó 2. tétel-1896-67668.

483 Uo.

484 Uo.

485 MOL K 229-800. csomó 2. tétel-1898-97989.

A minisztérium megoldást keresett, mint ahogy a fenti tervrajzon is látszik, arra, hogy hogyan tudnák minél könnyebben összekötni a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes MÁV-vonalat a többi MÁV-vonallal, kikerülve a helyi érdekű vonalakat, amelyeknek igénybevétele emelte a MÁV költségeit. Így tervek készültek egy Földvár vagy Ágostonfalva állomásból kiinduló és a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasútvonal valamelyik pontjához kapcsolódó összekötővonal kiépítéséről. A közlekedési minisztérium keretében működött 1899-ben a Földvár–Sepsiszentgyörgy helyi érdekű vasút nyomjelzési kirendeltsége.⁴⁸⁶

A minisztérium figyelme a székely körvasút fővonalainak további kiépítésére összpontosult, de pénzügyi okokból nem tartotta kizártnak, hogy némi késés fog bekövetkezni ezen a téren is. A MÁV igazgatósága építési ütemtervet készített a székely körvasút befejezésére.⁴⁸⁷ A MÁV a Marosvásárhely–Szászrégen vasútvonal államosítása mellett döntött, így akarta megteremteni a székelyföldi MÁV-vonallal a közvetlen kapcsolatot. A költségek a MÁV építési főosztályának 1898. júniusi számítása szerint 16 millió forintba kerülnének, azonban a levéltári dokumentumon javítás látható, a költségelőirányzat végösszegére ceruzával a dupláját, 32,8 millió forintot írtak.⁴⁸⁸

A Szászrégen–Madéfalva vonal közigazgatási bejárása 1899 októberére befejeződött. A MÁV feliratban kérte a minisztériumot, hogy tájékoztassa arról, hogy a vonal építése megkezdődik-e vagy van-e más vonal építése tervbe véve. A minisztérium válaszából kiderült, hogy a már engedélyezett helyi érdekű Nagytapolcsányi–Borsány–Trencsén és Kaposvár–Szigetvár vonal építésének támogatására van pénz, az előnytelen pénzügyi viszonyok miatt azonban más vasútvonal építésére nincs lehetőség.⁴⁸⁹ Így a kormány 1899 végén a székely körvasút további munkálatait leállította.⁴⁹⁰

Tárgyalások szintjén azonban a székely vasút kérdése folyamatosan napirenden volt. A közforgalmi, közgazdasági, valamint hadászati szempontok is indokoltá tették egy összefüggő székelyföldi vasúthálózat megteremtését. A gyimesi vonal nemzetközi forgalma jelentéktelen volt az ország belseje felé. A Brassón, Tövisen, Kolozsváron átvezető útirány 70 km-rel hosszabb volt, mint a tervezett székely körvasúton.

A 20. század elején a Székelyudvarhely–Csíkszereda vasútvonal mellett felmerült egy, a Székelyföldet is érintő erdélyi transzverzális vasútvonal terve,⁴⁹¹ amelyet Borszéký Soma országgyűlési képviselő terjesztett elő. Borszéký ennek a

486 Vasúti szaknaptár, 1899. 139.

487 Ütemterv szerint: 1900. június–1902. július között elkészülne a Szászrégen–Madéfalva vonal, kibővítenék a Szászrégen állomást, átalakítanák a Marosvásárhely–Szászrégen és Brassó–Sepsiszentgyörgyi vonalakat. MOL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–97989.

488 Uo.

489 MOL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–72110.

490 Uo.

491 Kolozsvár–Marosvásárhely–Székelyudvarhely–Sepsiszentgyörgy–Magyarbodza határvám állomás–Konstanca. (Borszéký, 1905. 23.)

vasútnak a tervét felvetette az 1902-es tusnádi kongresszuson is. Indítványának indoklásakor kiemelte, hogy a „székely vasutak az általános külkereskedelmi szempontokon kívül a négy székely vármegye fővárosainak egyesítését és a négy székely vicinális vasút megmentését eszközlik.”⁴⁹² A tusnádi székely kongresszuson jelenlévők kérték a kormányt, hogy a székely vasúthálózat kiépítését első rangú kérdésként kezelje.

A székely vasút továbbépítésének kérdése azonban évről évre halasztódott. Az építésre szükséges pénz nem került be az évenként megszavazott költségvetésbe. A székely vármegyék és települések, illetve országgyűlési képviselők több alkalommal feliratban vagy parlamenti felszólalásokban kérték a régió vasút-kérdésének megoldását.

A kormány végre 1903-ban a beruházási törvényjavaslatába belefoglalta a székely körvasút kiépítésére szükséges költségeket is. A javaslat értelmében első lépésben a Szászrégen–Déda vasútvonal megépítésére és a Szászrégen–Marosvásárhely helyi érdekű vasútvonalnak az államosítására került volna sor. A pénzügyminisztérium 6 millió 786 ezer koronát volt hajlandó kiutalni a Kereskedelmi Minisztériumnak.⁴⁹³ A székely lakosság meglehetősen keserű szájjal vette tudomásul, hogy a körvasút 147 kilométerből csupán 26 kilométert terveztek kiépíteni első lépésben.⁴⁹⁴ A kormányváltás miatt azonban a javaslatból nem lett törvény. Az 1903 novemberében megalakult Tisza István kormánya által a parlament elé terjesztett új állami beruházásokról szóló tervezetben szintén szerepelt a székely vasút kérdése.⁴⁹⁵ Az országgyűlés jóváhagyta az 1904. XIV. törvényt, amely felhatalmazza a kormányt „A székely vasutak Szászrégen–dédai, Déda–gyergyószentmiklósi és Gyergyószentmiklós–madéfalvi részvonalainak kiépítésére, Madéfalva állomás bővítésére, úgy a Marosvásárhely–szászrégeni helyi érdekű vasútvonalnak, mint a Kocsárd–Marosvásárhely államvasúti vonalak másodrangú főpályává leendő átépítésére.” A munkálatok elvégzésére 32,84 millió korona lett megszavazva.⁴⁹⁶

A kormány és Maros-Torda vármegye törvényhatósága között nézeteltérés keletkezett annak következtében, hogy a vármegye közgyűlése úgy határozott 1903-ban, hogy az 5%-os vasúti pótdadónak a Szászrégen–Maroshévíz vasút vonalaira lekötött 2,5%-os hozadékából összegyűlt jövedelem a nyárádmenti vasút tervezésére legyen felhasználva. A kormány azonban az 1895:VII. törvényre hivatkozva kijelentette, hogy az államvasutakként építendő székely vasutakra megszavazott vármegyei hozzájárulások az államkincstárt illetik anélkül, hogy a vármegyék törzsrészcsoportjára igényt tarthatnának.⁴⁹⁷ Ezáltal egy hasonló jellegű nézeteltérésre került sor Maros-Torda vármegye esetében, mint korábban

492 Borszéký, 1905. 12.

493 A beruházási kölcsön és a székely vasút. *Csiki Lapok*, XV. (1903. június 3.) 23. sz.

494 Uo.

495 A székely vasutak ügye. *Csiki Lapok*, XVI. (1904. március 2.) 11. sz.

496 www.1000ev.hu/index.php?a=3¶n&6891. (letöltve: 2010.02.06.)

497 Nyárádmenti vasút segélyezési ügye. *Maros-Torda Vármegyei Hivatalos Lap*, V. (1904. március 17.) 11. sz.

Csik vármegye esetében. A kormány a székelyföldi vasútépítéseknel megpróbálta igénybe venni a korábban helyi érdekű vasúti részvénytársaságok által tervezett vonalak építésére felajánlott, egybegyűjtött helyi hozzájárulásokat. A székely lakosság zokon vette, hogy állami beruházásra akarja a kormány felhasználni az általa összegyűjtött pénzalapot, amit a helyi infrastruktúra fejlesztésére akartak fordítani. A székely vármegyék tiltakozása eredményeként a kormány végül eltekintett ennek a pénzalapnak a felhasználásától.

A MÁV a Szászrégen–Madéfalva közötti vasutat építési szempontból három szakaszra osztotta: Szászrégen–Déda; Déda–Gyergyószentmiklós; Gyergyószentmiklós–Madéfalva. Az alábbiakban ebben a sorrendben kerül bemutatásra a három vonal építéstörténete.

A kormány 1904-ben, a Szászrégentől Dédáig terjedő mintegy 26 km hosszú vasútvonal kiépítésére versenytárgyalást hirdetett. A beérkezett 19 ajánlat közül a vasútépítési jogot a *Fábián Lajos*,⁴⁹⁸ *Minde Lajos* és *Somlyó József* által létrehozott társvállalkozás nyerte el, a vállalkozási összeg 1 091 398 koronát tett ki.⁴⁹⁹

A vállalkozók az engedélynyerés után, 1904. augusztus 23-án kezdték el az építkezést a szászrégeni vasútállomástól.⁵⁰⁰ Fábiánék rövid időn belül megteremtették az előfeltételeket az építkezés megindításához, majd kezdetét vette az építkezéshez szükséges földek kisajátítása. A vállalkozók Felsőidecsen hozták létre irányítási központjukat.⁵⁰¹ A vasút a Maros folyó bal partját követte. A vonalnak völgypálya jellege volt, így az építkezési munkálatok gyorsan haladtak. A Maros árterében jelentős földmunkát és több helyen partbiztosítást kellett végezni. A következő év novemberére a vasút Szászrégen és Déda között annyira készen volt, hogy lehetővé vált a teher-áruszállítás. A vasútépítéssel párhuzamosan az 1905-ös évben bővítési munkálatokat végeztek a szászrégeni állomáson. A vonalat a műtanrendőri bejárást követően 1905. november 16-án átadták a forgalomnak.⁵⁰² A vasút, Szászrégen állomásból kiindulva, érintette Idecsfürdő, Marosvécs, Magyaró és Déda állomásokat. Vízszolgáltatásra Déda állomást rendezték be. Az állomásokon kívül 24 órház épült. A vonalon 38 különböző nyílású híd és áteresz létesült. A hidak vas vagy vasbeton felső szerkezettel készültek. A felépítményhez 34,5 kg súlyú, 12 méter hosszú acélsíneket használtak.⁵⁰³

498 Fábián Lajos budapesti mérnök, vállalkozó. Irányításával épült meg: a Felsőőr–Tarcsa–Felsőlövő HÉV (1903), Nyíregyháza–Vásárosnamény HÉV (1904), Körmen–Zalalövő–Óriszentpéter–Muraszombat HÉV (1906–1907), Zsebely–Liebling HÉV (1906), Kassa–Hegyaljai HÉV (1909). Társvállalkozóként jelen van a Cegléd–Csemő HÉV (1909), Detrekőszentmiklós–Zohor–Magyarfalu HÉV (1911), Bánffyhunyad–Kelecel (Kiskalota) HÉV (1911) megépítésénél.

499 Mégis lesz vasút. *Gyergyói Hírlap*, VII. (1904. július 26.) 30. sz.

500 A székely vasutak építése. *Maros-Torda*, V. (1904. augusztus 25.) 35. sz.

501 Uo.

502 *Maros-Torda*, (1905. november 10.) 48. sz.

503 *Magyar Királyi Államvasutak 1905. évi állapota és üzleti eredményei*. Budapest, 1906, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (továbbiakban MÁV 1906.) 5–6.

A MÁV igazgatósága még 1905-ben versenypályázatot hirdetett a Madéfalva–Gyergyószentmiklós vasútvonal kiépítésére. A versenytárgyaláson, 1905. június 25-én a 16 ajánlattevő közül a *Pallós Ármin*⁵⁰⁴ vezette budapesti cégre esett a választás, miután az 3 793 126 koronáért elvállalta a vonal kiépítését.⁵⁰⁵ A tényleges építkezés csak 1905. október 5-én kezdődött el, az aratás befejezése után, Vasláb és Tekerőpatak között és a madéfalvi vasútállomásnál.⁵⁰⁶

Egyes becslések szerint mintegy 2000 ember dolgozott a Gyergyószentmiklós–Madéfalva vonalon. A *Csíki Lapok* szerint „az átlag 2037 munkás közül 43,4 százalék idegen volt mivel a hazai munkások az emelt bérek dacára is nagyszámban hazamennek.”⁵⁰⁷ A székelyföldi vasútépítéseknel gyakori volt, mint ahogy korábban is láttuk, hogy a helyi munkások, főként a mezőgazdasági munkálatok ideje alatt, elhagyták az építkezések színhelyét.

A vonalszakasz egy része mint közepes nehézségű völgypálya, a másik fele hegyi pályaként épült. A vasútvonalon három vasszerkezetű híd, valamint egy alagút épült. A vasút 1906 augusztusában elérte Csíkrákost, ahol hadikitérőt létesítettek. Az építkezés gyorsan haladt előre a következő év nyarán, 1907. szeptember 4-én berobogott a gyergyószentmiklói állomásra az első mozdony, 14 teherkocsival.⁵⁰⁸ A gyergyószentmiklói állomás épülete mellett egy tisztviselői lakás, raktárhelyiség, gépház, víztartály és vízszűrő épült.⁵⁰⁹

A Madéfalva–Gyergyószentmiklós vasútvonal ünnepélyes megnyitására 1907. december 5-én került sor, amelyen Kossuth Ferencz kereskedelemügyi miniszter betegség miatt nem tudott megjelenni, a kormányt Sztérényi József államtitkár,⁵¹⁰ a MÁV-ot Ludvig Gyula⁵¹¹ igazgató képviselte.⁵¹² Az újonnan átadott vasútvonal

504 Pallós Ármin budapesti vállalkozó, irányításával épült meg: a Losonvidéki HÉV Losonc–Poltár fővonal és Ipoly–Berzence–Szinóbánya közti szárnyvonal (1901), Szatmárnémeti–Bikszád keskenyvágányú HÉV (1906), Losonc–Gács HÉV (1906), Zombor–Óbecse HÉV (1906–1907)

505 Székely vasutak építése. *Gyergyó*, V. (1905. február 19.) 8. sz.

506 A vasúti földmunka. *Gyergyó*, V. (1905. október 8.) 41. sz.

507 A székely vasutak építése. *Csíki Lapok*, XVIII. (1906. augusztus 15.) 33. sz.

508 A gyergyószentmiklói vasút. *Csíki Lapok*, XIX. (1907. szeptember 11.) 37. sz.

509 Épülő csíki vasút. *Csíki Lapok*, XIX. (1907. július 31.) 31. sz.

510 *Sztérényi József* (1861–1941) politikus, kereskedelemügyi miniszter. 1883-ban megalapította a *Brassó* című lapot, amelyet 1889-ig irányít. 1889-ben erdélyrészi iparfelügyelő lesz, 1890-ben a Kereskedelemügyi Minisztériumba kerül. 1905–1910 között államtitkár. 1906–1918 között Brassó országgyűlési képviselője. http://hu.wikipedia.org/wiki/Szter%C3%A9nyi_J%C3%B3zsef. (letöltve: 2011.02.16.)

511 *Ludvig Gyula* (1841–1919) vasútépítő mérnök, oklevelét a brüsszeli egyetemen szerezte. A kiegészítést követően tanulmányozta a belga és francia vasutakat. Hazatérve közreműködött a Károlyváros–Fiume, Nagyvárad–Kolozsvár és Hatvan–Szolnok vasút nyomjelzésénél. Meghatározó szerepe van a román vasutakkal Predealnál történő csatlakozás kivitelezésénél. 1881-től a közlekedési minisztériumban dolgozik. 1887–1909 között a MÁV elnökgazgatója. <http://mek.niif.hu/00300/00355/html/ABC09006/09667.htm> (letöltve: 2011.02.16.)

512 A madéfalva–gyergyószentmiklói vasút megnyitása. *Csíki Lapok*, XIX. (1907. december 11.) 50. sz.

hossza 46 km volt. A vasút Madéfalvából kiindulva érintette Csíkrákos, Madaras, Csíkkarcfalva, Csíkszentdomokos, Marosfő, Vasláb, Tekerőpaták, Gyergyószentmiklós állomásokat. A vasútvonalon napjában három pár vegyes vonat közlekedett és az utat 2:55 perc alatt tette meg.⁵¹³

Az újonnan átadott vasútvonalon azonban a gyorsított ütemben elvégzett munka miatt több hiányosság is volt, amelyek balesetveszéllyel jártak. 1908 áprilisában a Gréces melletti alagút közelében hegycsuszamlás következett be. Ezt a szakaszt késő ősszel, fagyban építették, tavasszal a talaj fellazult és nagy mennyiségű föld csúszott a sínekre. A közlekedést rövid ideig átszállással oldották meg.⁵¹⁴

A Madéfalva–Gyergyószentmiklós közti vonalon még folytak a vasútépítési munkálatok, amikor 1907. július 1-jén sor került a székely körvasút utolsó szakaszának, a Déda–Gyergyószentmiklós vasútvonal kiépítésének versenytárgyalására. A beérkezett 9 ajánlat közül *Schiffer Miksa*⁵¹⁵ budapesti vállalkozó cég kapta meg a vasútépítési jogot, miután 10,9 millió koronáért hajlandó volt a munkálatokat elvégezni.⁵¹⁶ Az építési munkálatok 1908 nyarán indultak el. Schiffer Miksa mérnök, építési vállalkozó arra kérte Csík vármegye alispánját, hogy a vasúti munkálatokhoz szükséges munkaerő megszervezésében legyen segítségére. A gyergyószentmiklói és csíkszeredai sajtóban felhívást tettek közzé, hogy a vasútépítéshez 4000 munkást is tudnak alkalmazni. A munkások átlagos napibéretét 2,50–3 koronában határozták meg.⁵¹⁷ A vállalkozó a vonal két végénél, Dédán és Gyergyószentmiklóson vasútépítési irodát, míg az építendő vonal középpontját képező Maroshévízen egy központi irodát létesített.⁵¹⁸ Az építkezésre érkező munkások egy része azonban nem kapta meg időben a fizetését és sztrájkba kezdett. A vállalkozó a sztrájkoló munkásokat elbocsátotta és helyettük, a helyi lap értesülése szerint, 110 munkást hozatott Bukovinából.⁵¹⁹

A kavicsot a vonal mentén megnyitott dédai, gyergyóremetei és szárhegyi bányákból nyerték.⁵²⁰ Az építkezést nehezítette, hogy 1908-ban már október 19-én lehullott az első hó és hideg volt. A nagy hó miatt a munkálatokat november 7-én kénytelenek átmenetileg abbahagyni.⁵²¹

513 Vasutunk megnyitása. *Gyergyó*, VII. (1907. december 8.) 49. sz.

514 Hegyomlás a vasúti pályán. *Csíki Lapok*, XX. (1908. április 29.) 18. sz.

515 *Schiffer Miksa* (1874–1944) budapesti építész, építési vállalkozó, ingatlanulajdonos, nagyvonalú mecénás. A nagyváradi Igazságügyi palota (1898) kivitelezője. Marosvásárhelyen 1911–1913 között épülő Kultúrpalotájának építését a budapesti Grünwald Testvérek és a Schiffer cég végezte. Mint vasútépítő vállalkozó nevéhez fűződik a Fogaras–Brassó helyi érdekű vasút (1906–1908), Torda–Topánfalva–Abrudbánya keskenyvágányú HÉV (1912) megépítése. Zsidó lévén, 1944-ben haláltáborba akarták hurcolni, ekkor öngyilkos lett.

516 A székely vasutak. *Gyergyó*, VII. (1907. július 7.) 27. sz.

517 Felhívás a székelymunkásokhoz. *Csíki Lapok*, XX. (1908. április 22.) 17. sz.

518 Uo.

519 Sztrájk. *Gyergyó*, VIII. (1908. június 21.) 25. sz.

520 MOL Z 1524–9. doboz. 1909–95129.

521 MOL Z 1524–9. doboz. 1909–345636.

A levéltári források szerint a vasútépítéshez szükséges talpfák Szászrégenből, Kolozsvárról, Bánffyhunadról érkeztek. A sínek, a felfüggesztők és a váltók pedig Diósgyőrben készültek.⁵²² Az építkezést hátráltatta, hogy a MÁV által elvállalt építkezési anyag leszállítása egyenlőtlenül és későn érkezett meg a helyszínre. Ezért a kereskedelmi miniszter engedélyezte, hogy a vonal átadása fél évet tolódjon.⁵²³ A Gyergyószentmiklós–Déda vonal 1909. nyarára a befejezéshez közeledett, a sínpárt az egész vonalon lerakták, már csak a töltések simítási munkálatai, valamint az állomások és őrházak építésének befejezése volt hátra. Maros-Torda és Csík vármegyék vezetői elhatározták, hogy a maroshévízi állomással szemben egy emlékoszloppal örökítik meg a vasútvonal átadásának napját.⁵²⁴ A 73 km hosszú vasútvonal műtanrendőri bejárására 1909. október 25-én került sor.⁵²⁵

Az új vasútvonal mindvégig a Maros mellett haladt, nehéz terepviszonyok mellett, érintve Déda, Ratosnya, Szalárd, Palotailva, Bánffyháza, Gödemesterháza, Maroshévíz, Galócás, Várhegy, Ditró, Szárhegy, majd Gyergyószentmiklós állomásokat. Az új vasútpálya Várhegyig tartó szakasza hegyi, a további része völgy pálya jellegű volt. A pálya kialakításához jelentős földmunkát, folyószabályozást, partbiztosítást végeztek. Két alagút, négy Maros-híd és több kisebb híd épült. A székely körvasút utolsó szakaszának ünnepélyes megnyitására 1909. október 28-án került sor. A *Gyergyó* újság szerkesztője méltán kiáltott fel „*gazdasági elszigeteltségünk megszűnt, elenyészett. Délre és keletre nyitva van már az út, mozdonyok fehér füstje száll az ég felé és leomlott a kínai fal örökre*”.⁵²⁶

A megnyitási ünnepélyen részt vett *Szterényi József* miniszteri államtitkár, aki ünnepi beszédében kiemelte, hogy megvalósult Csík vármegye székely lakosságának vágya, létrejött a vasúti kapcsolat úgy Brassó ipari központ felé, mint a székely főváros, Marosvásárhely irányába.⁵²⁷ A vasútépítéssel egyidőben felújították és államosították a Székelykocsárd–Marosvásárhely vonalat. A kolozsvári vasúti üzletvezetőség keretében 1908-ban megszervezték a gyergyószentmiklói vasúti osztálymérnökséget, amely a 121 kilométeres Déda–Madéfalva vonalra terjedt ki.⁵²⁸

522 Uo.

523 A székely körvasút megnyitása. *Csíki Lapok*, XXI. (1909. április 7.) 15. sz.

524 A székely körvasút megnyitásának küszöbén. *Csíki Lapok*, XXI. (1909. augusztus 11.) 33. sz.

525 Jobb vasúti összeköttetés. *Csíki Lapok*, XXI. (1909. november 3.) 45. sz.

526 A Gyergyószentmiklós–dédai vasút megnyitása. *Gyergyó*, IX. (1909. október 31.) 44. sz.

527 Uo.

528 Az osztálymérnökségen egy-két szakaszmérnök, egy irodavezető, egy díjnok, 9–10 pályafelvigyázó és 44–50 pályaoír teljesített szolgálatot. A pályafelvigyázói szakaszok székhelyei: Gyergyószentmiklós, Csíkszentdomokos, Marosfő, Maroshévíz, Déda, Csikmadaras, Palotailva, Várhegy és Ratosnya. Osztálymérnök: Kondorossy Kornél 1908–1919 között. Horváth, 2004. 116.

III. 4. Székelyföldi normál nyomtávú vasútvonal tervek

III. 4. 1. Miért nem épült meg a Székelyudvarhely–Csíkszereda közti vasútvonal?

A két székelyföldi város és a környező falvak lakosságában mai napig felmerülő kérdés: miért nem épült meg a Székelyudvarhely–Csíkszereda közti vasútvonal? Szinte mindenkinek megvan erre a kérdésre a válasza, vagy rögtön eszébe jut a máréfalvi parasztbácsi története, aki a hagyomány szerint kijelentette a vasútvonal irányát a kertje végében kijelölő mérnököknek, hogy ő bizony nem fogja egész nap nyitogatni a csúrkaput a mozdony előtt. A két székelyföldi város közti vasútvonal-tervnek közel másfél évszázados története van, a különböző korszakokban újra és újra napirendre kerülő vasút gondolata mögött nyomon lehet követni a két város, illetve a két régió modernizációs törekvését, célját. Az alábbiakban eltérve az eddig megszabott időkeretektől, ennek a tervezett, de meg nem valósult vonalnak a történetét követjük nyomon.

A székelyföldi vasút történetének talán a legtöbbször felmerülő tervei közé tartoznak a Székelyudvarhely–Csíkszereda és a Székelyudvarhely–Gyergyószentmiklós vonalak. Székelyföld központi területeinek bevonása a magyar vasúthálózatba, mint ahogy korábban is láthattuk, Széchenyi Istvánnál is felmerült. A Magyar Keleti Vasút kiépítése után megjelenő vasúttervek szinte mindegyikében megtalálható az Udvarhely és a Csík vármegyét összekötő vonal gondolata. A helyi érdekű vasútvonalak építésekor Ugron Gábor és Daniel Gábor felismerte ennek a fontosságát és a Héjjasfalva–Székelyudvarhely szárnyvonal hiányosságait. A földrajzi akadályok legyőzése, a technikai követelményeknek való megfelelés azonban olyan költségeket jelentett, amelyeket egy helyi erőből verbuválódott részvénytársaság nem volt képes teljesíteni, így csak az állam segítségével valósulhatott meg egy, a Hargitán átvezető vonal megépítése.

A magyar állam bekapcsolódása a székelyföldi vasútépítkezésekbe az 1890-es években következett be, miután megállapodás született Romániával a gyimesi vasúti csatlakozás kérdésében. Ezt követően a MÁV megvizsgálta a lehetséges székelyföldi vonalterveket. Több lehetséges irány közül a székely körvasút megépítése mellett döntöttek és első lépésben a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes szoros vasút kiépítésére került sor. A MÁV igazgatóságának 1894-es javaslatából kitűnik, hogy Udvarhely vármegye bekapcsolása a székely körvasútba számára nem első rangú érdek. *„Székelyudvarhelyről–Marosnyíren át Csíkrákosra tervezett vonal fontossággal nem bír és (...) csak utolsó sorban építendő, habár aránylag rövid összeköttetést létesít Gyimes felé, lévén a távolság Székelyudvarhely–Csíkrákosig csak 94 km. De figyelembe veendő, hogy e vonal csak helyi érdekű vasút gyanánt terveztetett 15–25%-nyi emelkedésekkel, igen költséges üzem és jelentékeny építési költségek mellett csak nagyon korlátolt teljesítmény képességgel fog bírni, hozzájárul ehhez, hogy a Gyimesen átírányuló forgalom Budapest irányában 772 km, míg Marosvásárhely irányában 748 km. Azon kívül a Székelyudvarhely–marosnyírei*

vonalrész lakatlan hegyi vidéket szelvéen át nagyobb helyi forgalomra sem számíthat ami igazolja ezen vonal felett kifejezett fenti kedvezőtlen véleményünket.⁵²⁹

Az 1895. évi VII. törvénycikk kimondja a székely körvasút kiépítését és annak alkalmas pontjától egy szárnyvonal építését „a Héjjasfalva–székelyudvarhelyi h. é. vasútnak Székely-Udvarhely állomásáig”.⁵³⁰ A szárnyvonal megvalósítását Székelyudvarhelyig azonban távoli jövőbe helyezi azáltal, hogy csak a székely körvasút kiépítése után tartja lehetségesnek az építkezés megkezdését.

A körvasút első szakaszának megvalósulása után átmenetileg szüneteltek a székelyföldi vasútépítkezések, de a MÁV igazgatósága részéről tervek készültek arról, hogy miként lehetne közvetlen kapcsolatot teremteni a székelyföldi és az erdélyi MÁV-vonalak között. A MÁV igazgatóságát leginkább a Brassó–Sepsiszentgyörgy közti vonal kikerülése foglalkoztatta, amely a Brassó–Háromszék helyi érdekű vasúttársaság tulajdonában volt és jelentős költségtöbbletet jelentett az államnak. Mint ahogy korábban is láttuk, ez esetben ismét felmerült a Csíkszereda–Székelyudvarhely szárnyvonal gondolata, de mivel az egy helyi érdekű vasútvonalhoz csatlakozott volna, ezt a tervet újra elvetették. A MÁV igazgatósága ki is jelenti. *„Ezen vasútnál számos közgazdaságilag fontosabb összekötetések létesítésére várakozik az állam által leendő kiépítésre s nézetünk szerint amennyiben ezen törvényhozásilag már engedélyezett vonal kiépítése mellőzhető lenne, a célnak sokkal jobban megfelelne (...) Ágostonfalvától Tusnádig vezetendő vonal összekötetés mely a székely vasutakat az államvasutak fővonalával közvetlen kapcsolatba hozná.*”⁵³¹

A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara azonban napirenden tartotta az Székelyudvarhely–Csíkszereda vasút kérdését. A kamara 1898. december 8-án feliratban kérte Dániel Ernő kereskedelemügyi minisztert, hogy a Székelyudvarhely–Marosnyíre vonal helyett a Székelyudvarhely–Csíkszereda vonal épüljön meg. Ez a vasút érintette volna Kadicsfalvát, Máréfalvát, Oláhfalut, Szentkeresztbányát, a homoródi, székelyfüredi és kirulyi fürdőket. A vonal sokkal rövidebb lett volna, mint a napirenden lévő marosnyírei vasút és elősegítette volna mind Székelyudvarhely, mind Csíkszereda fejlődését.⁵³² Érdekes módon ebben az időszakban maga az érdekelt fél, Udvarhely vármegye törvényhatósága tiltakozott a terv ellen, kijelentve, hogy a vasútnak a Cekend és a Tolvajos tetőn való átvezetése jelentős többletköltséget okozna és a térségnek a marosnyírei irányú felelne meg. A Kereskedelmi Minisztérium 1899. június 5-én kijelentette, hogy a régi Ugron-féle terveket ismerik, de azok annyira hézagosak, hogy a Székelyudvarhely– Marosnyíre vonalra új terveket kell kidolgozni.⁵³³

529 MOL K 229–316. csomó 2. tétel–1894–50444.

530 www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6569. (letöltve: 2010.02.06.)

531 MOL K 229–627. csomó 2. tétel–1896–67668.

532 MOL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–3576.

533 MOL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–35652.

A vonal terve azonban újra és újra megjelent. 1900-ban vasúti előmunkálati engedélyt kért Kovacsevics Tamás nyugalmazott államvasúti felügyelő egy hasonló nyomvonalra Csíkszereda és Székelyudvarhely között a Hargitán át, mint amit a Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara javasolt 1898-ban.⁵³⁴ A 19–20. század fordulóján a normál nyomtávú helyi érdekű vasutak alternatívájaként jelentek meg a keskenynyomtávú helyi érdekű vasútvonalak, amelyek olcsóbbak voltak és így lehetőségként merültek fel a kisebb tőkeerővel rendelkező közösségek számára. A vasútvonal-tervek szempontjából figyelmet érdemel Gönczy Béla keskenyvágányú országos vasúthálózat-terve. A Gönczy által 1901-ben bemutatott tervben megjelenik egy Parajd–Korond–Székelyudvarhely, Székelyudvarhely–Zetelaka–Marosnyire, Székelyudvarhely–Homoródfürdő–Homoródszentmárton–Homoródszentpál–Kóhalom vonal javaslata.⁵³⁵

A székely körvasút megépítését követően sokan abban reménykedtek, hogy a MÁV hozzákezd az 1895. évi VII. törvényben megállapított, a székely körvasút valamely pontjáról kiinduló, Székelyudvarhelyig tartó szárnyvonal kiépítéséhez. A törvény megjelenésétől kezdve a székelyföldi országgyűlési képviselők, Csík és Udvarhely vármegyék közösségei, valamint a Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara minden évben felvetették ennek a vonalnak a fontosságát. A vasút kérdésének napirenden tartásában a helyi lapok is fontos szerepet játszottak. A székelyudvarhelyi *Udvarhelyi Híradó*, a *Székelyudvarhely*, a csíkszeredai *Csiki Lapok*, a *Csíkszereda*, a gyergyószentmiklósi *Gyergyó* stb. újra és újra felvetette a ki nem épített vasútvonalak kérdését. A *Csiki Lapok* 1911-ben egy újabb ötlettel rukkolt elő. völgyzáró gát építését javasolta a Vargyas, Fenyéd vagy Fejszó patakokon és így a Székelyudvarhely–Csíkszereda vonalat villamosnak lehetne kiépíteni. Ugyanakkor ezek a völgyzáró gátak biztosítanák a villamos energiát Székelyudvarhelynek és Csíkszeredának.⁵³⁶ A számítások szerint a vasút és a gátak kiépítése összesen 13 millió koronába kerülne.⁵³⁷

A Székelyudvarhely–Csíkszereda vonalat 1911-ben a MÁV is ismételten tanulmányozta és készítették egy hozzávetőleges költségvetést, amely szerint a Székelyudvarhely–Csíkszereda elsőrangú vasút kiépítése 20 millió koronába kerülne és újabb 10 millió koronára lenne szükség a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonal elsőrangosítására. A kiépítendő 61 kilométer hosszú pályán két rövid alagút és egy viadukt lett tervbe véve.⁵³⁸ A MÁV pénzügyi osztálya szerint azonban ez a vonal a MÁV számára nem előnyös. A sajtó felröptette a kormánynak, hogy „a Beszkideken sokkal drágább vonalat épített az állam a rutének érdekében és most a székelyeknek nincs pénz!”⁵³⁹ Pap Béla újságíró egy újabb cikkében, a *Csiki Lapok*ban

534 Új vasútvonal építési terv. *Csiki Lapok*, XII. (1900. május 16.) 20. sz.

535 Gönczy Béla: A magyarországi keskenyvágányú vasutak országos hálózata. II. In: *Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye* XXXV. 1901. 3. 134–135.

536 P. (Pap Béla): Nem álmodom. *Csiki Lapok*, XXIII. (1911. április 12.) 15. sz.

537 Uo.

538 Üdv a munkának. *Csiki Lapok*, XXIII. (1911. december 20.) 51. sz.

539 Uo.

kiemelte, hogy a tervezett vasútvonal elősegítené a két város fejlődését, és több mint 100 kilométerrel rövidítené le a távolságot Csík vármegye és Erdély középső területei között.⁵⁴⁰

A Székely Társaságok Szövetségének VII. nagygyűlésére Csíkszeredában került sor, 1912. augusztus 26-án. Ez alkalommal is az egyik központi kérdés a székelyföldi vasúthálózat továbbfejlesztése volt. Egy önálló indítvány keretében a jelenlévők kérték a Csíkszereda–Székelyudvarhely vonal kiépítését. A helyi gazdasági érdekeken kívül kiemelték, hogy több mint száz kilométerrel lerövidülne a Csík vármegye és Budapest közti távolság, másrészt tehermentesíteni lehetne a Brassó–Predeal vonalat, mert a Romániával való teherforgalom egy részét át lehetne irányítani a Héjjasfalva–Székelyudvarhely–Csíkszereda–Gyimes vonalra.⁵⁴¹ Az indítványban kitértek a gazdasági, nemzeti és stratégiai szempontokra és kérték az illető vonal mielőbbi megépítését.

A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara 1912 végén felszólalt a Székelyudvarhely–Csíkszereda vasút ügyében, és kérte a kormányt, hogy vegye fel ezt a vonalat a következő év vasútépítési programjába.⁵⁴² Csíkszereda városának a vasútépítésbe vetett optimizmusát jól jellemzi az a kis írás, ami 1912. végén, a *Csíki Lapok* 25 éves évfordulóján jelent meg és arra kereste a választ, hogy hogyan fog kinézni Csíkszereda 25 év múlva, vagyis 1937-ben. A megálmodott jövő szerint Csíkszeredát és Székelyudvarhelyt helyi érdekű villamos vasút fogja összekötni, a hargitai vízvázalstól létesítendő Tolvajos megállótól Hargitafürdőig szárnyvonal vezetett volna. A fürdőhelységtől a Hargita tetőre fogaskerekével lehetne feljutni.⁵⁴³ Az 1912-es évben minden szinten lépések történtek a vasút kiépítése ügyében, Csík és Udvarhely vármegyék, Csíkszereda és Székelyudvarhely városok, a Székely Társaságok Szövetsége, a marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara, sőt a nagyszabeni hadtestparancsnokság is felszólalt a vonal érdekében.

A vasútvonal kiépítéséért a két székely vármegye közel 100 fős⁵⁴⁴ küldöttsége 1913. február 14-én Lukács László miniszterelnök elé járult, aki ígéretet tett, hogy elrendeli az előmunkálatok megkezdését és a tervek elkészítését. Teleszky János pénzügyminiszter pedig kijelentette, hogy a két vármegye abban a szerencsés helyzetben van, hogy helyi érdekeik egybeesnek az országos érdekekkel és mihelyt a pénzügyi viszonyok megengedik, a kereskedelemügyi miniszter rendelkezésére bocsátja a szükséges pénzüsszeget.⁵⁴⁵ A székely vármegyék lelkesedése azonban elmúlt, mikor 1913. április közepén kézhez kapták a kereskedelemügyi miniszter

540 Csík és Udvarhely vasútjai. *Csíki Lapok*, XXIV. (1912. február 14.) 7. sz.

541 A Székely Szövetség nagygyűlése Csíkszeredán. *Csíki Lapok*, XXIV. (1912. augusztus 28.) 35. sz.

542 Vasútügyünk. A kamara a Csíkszereda–Székelyudvarhelyi vasúttért. *Csíki Lapok*, XXV. (1913. január 1.) 1. sz.

543 Huszonöt év után. *Csíki Lapok*, XXIV. (1912. december 25.) 52. sz.

544 A két vármegye küldöttségében Udvarhely vármegye 80, Csík vármegye 20 fővel képviseltette magát. Küldöttségek a székely körvasút további kiépítése érdekében. *Székelység*, IX. (1913. február 23.) 8. sz.

545 Székelyek a Házban.–Leomlik a Hargita. *Csíki Lapok*, XXV (1913. február 19.) 8. sz.

leiratát, amely arról értesíti a két vármegyét, hogy csak az államvasutak folyamatban lévő és még végrehajtandó beruházásainak elkészülte után lehet szó a Székelyudvarhely–Csíkszereda vasútvonal kiépítéséről. A *Csíki Lapok* szerkesztője nem sok reményt fűzött a vasútvonal létrejöttéhez, kijelentette, hogy akkor csak 15–20 év múlva lehet az újabb székelyföldi vasútépítkezésre számítani, mert az államnak ott vannak a második vágányépítések, mintegy 2000 km hosszban, valamint a nagyobb állomások modernizálása. Másrészt a minisztérium még meg sem bízta a MÁV építési kirendeltségét a vonal tervezésével.⁵⁴⁶ A *Csíki Lapok* munkatársa, Pap Béla 1914 márciusában háromoldalas visszatekintőt szentelt a Héjjasfalva–Gyimes vasútvonalépítési terv történelmi múltjának. A szerző sajnálkozva jegyzi meg, hogy azon miniszterek közül, akik 1913 februárjában ígéretet tettek a vasútvonal támogatására, már csak a pénzügyminiszter van hivatalban, „a vasútvonal építés fonala pedig a közöny fertőjébe hullt”.⁵⁴⁷ Rámutatott, hogy a vasút hatalmas változásokat idézett elő Csík vármegyében. Fellendült a fakitermelés, a megye 12 év alatt több millió koronát nyert az erdőeladásokból. A tervezett vonal elősegíthetné Szentkeresztbánya fejlődését, a környező fürdők, Homoród- és Hargitafürdő fellendülését, a fában gazdag területek fakitermelését. A lap szerint úgy politikai, mint gazdasági szempontból halaszthatatlan az Udvarhely–Csíkszereda vasúti kapcsolatot megteremtése.⁵⁴⁸

A vasútvonal építését két szakaszban javasolta. A munkálatok egyik részét a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonal államosítása és elsőrangúsítása képezné. Ez esetben szükséges volna a nyomvonal megerősítése, állomás berendezések modernizálása. A második rész egy 61 km-es vonal építése. A vaspálya iránya: „*Kiindulna Székelyudvarhely állomásról és a Fenyéd patak völgyén haladva hagyná el Fenyéd és Méréfalva udvarhelyvármegyei községeket. A Czekend megkerülése végett szükséges a vonal kifejtés a Homoród-fürdő felett vezetve érne Kápolnás- majd Szentgyházás faluban és pedig egészen közel Szentkeresztbányához. Innen a legnehezebb hegyipálya szolgálna a Hargita vízvázalasztójának leküzdésére. Két kisebb alagut és egy viadukt válna szükségessé, a mivel aztán be is jutnánk a Hargita keleti, csíki lejtőjéig, a hol az eddigi nyugat-keleti irány délnek fordulna és csíkszeredai fürdő felett haladva Zsögöd-fürdő alatt fordulna vissza a sepsiszentgyörgy–csíkszeredai vonalba és azon át ér Csíkszereda állomásra.*”⁵⁴⁹ Építési költségként kilométerenként 400 ezer koronával számolt, és az összes költséget 28,5 millió koronára tette.⁵⁵⁰ 1914 márciusában Csíkszereda, majd áprilisban Székelyudvarhely kérvényben fordultak a kereskedelemügyi miniszterhez, amelyben sürgették a két települést összekötő vonal megépítését. Indoklásukban kimelték, hogy egy román támadás esetén a

546 Még mindig a vasút. *Csíki Lapok*, XXV. (1913. április 30.) 18. sz.

547 A héjjasfalva-gyimesi határvonal. *Csíki Lapok*, XVI. (1914. március 18.) 12. sz.

548 Uo.

549 Uo.

550 Uo.

rendelkezésre álló székelyföldi vasútvonalak nem teszik lehetővé a hadsereg gyors felvonulását a keleti határokhoz.⁵⁵¹

A vasútvonal kiépítésének gondolata az első világháború alatt is napirenden maradt. A háborús körülmények között még jobban megmutatkoztak a székelyföldi vasúthálózat hiányosságai. A MÁV igazgatósága 1916-ban vasúti beruházási munkaprogramot dolgozott ki az 1916–1922-es évekre, abban a reményben, hogy a háború győztes befejezése után a közlekedést a háború előtti viszonyokra építve fejleszthetik tovább. A munkaprogramban előkelő helyen szerepelt a Székelyudvarhely–Csíkszerda közötti, 64 km-es vasútvonal kiépítése.⁵⁵² A *Csíki Lapok* 1916. márciusában arról értesítette az olvasókat, hogy a MÁV elkészítette a vonal előmunkálatait és a háború befejeztével megindul a vasút építése.⁵⁵³ A MÁV tervbe vette a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonal elsőrangúsítását is, amelyre azonban csak 1921-ben vagy azt követően került volna sor.⁵⁵⁴

A trianoni békeszerződést követően a Héjjasfalva–Székelyudvarhely helyi érdekű vonalat a román állam vette birtokba. A helyi érdekű részvénytársasággal, amelynek székhelye Budapesten volt, a román állam kezdetben nem volt hajlandó tárgyalni a vonal tulajdonjogáról. Végül 1932 tavaszán megegyezés jött létre a román állam és 8 erdélyi, illetve bánági helyi érdekű vasúti részvénytársaság között.⁵⁵⁵ Az egyezmény értelmében a román állam összesen 10 millió svájci frankot fizet a helyi érdekű vasúti részvénytársaságoknak. A Héjjasfalva–Székelyudvarhely részvénytársaság ebből 411 ezer svájci frankot kapott.⁵⁵⁶ Ezzel a román állam a vasútvonal teljes körű tulajdonosa lett.

A két világháború között a két vármegye több ízben is felszólalt a Székelyudvarhely–Csíkszereda vasútvonal kiépítése érdekében, azonban nem jutottak túl a megbeszéléseken. Az 1940-es bécsi döntés után Észak-Erdély és Székelyföld ismét Magyarország része lett. Az új magyar–román határ azonban kettévágta az Udvarhely vármegyei vicinális vonalát. Így 1940–1944 között csak Székelykeresztúr–Székelyudvarhely között közlekedett a vonat. Ugyanakkor sajátos helyzet alakult ki e vasút kapcsán, hiszen egyedülálló módon ez a vonal nem volt összeköttetésben a magyar vasúthálózattal. Ezért a magyar kormány részéről a Szeretfalva–Déda vasút kiépítése után napirendre került Udvarhely vármegyének

- 551 A székelyudvarhely–csíkszeredai vasút. *Csíki Lapok*, XXVI. (1914. április 15.) 16. sz.
- 552 Horváth Ferenc: A magyar vasút építkezései a két világháború közötti időszakban (1915–1944) In: *Magyar Vasúttörténet. 1915-től 1944-ig*. V kötet. Budapest, 1997, Közlekedési Dokumentációs Kft. 99–100. (továbbiakban Horváth, 1997.)
- 553 A székelyudvarhelyi–csíkszeredai vasút kiépítése. *Csíki Lapok*, XXVIII. (1916. március 8.) 10 sz.
- 554 Csiba József: A MÁV 1916-ban készített fejlesztési terve. In: *Vasúthistoria évkönyv, 2010–2011* (szerk. Mezei István) h. n. 2011, MÁV Zrt. 87. (a továbbiakban Csiba, 2011.)
- 555 Temesvár–Nagyszentmiklós HÉV Rt., Temesvár–Módosai HÉV Rt., Brassó–Háromszéki HÉV Rt., Marosludas–Besztercei HÉV Rt., Héjjasfalva–Székelyudvarhely HÉV Rt., Szilágysági HÉV Rt., Oravica–Németbogsáni–Resicabánya HÉV Rt., Gyulafehérvár–Zalatna HÉV Rt. (Monitorul Oficial. 1932. április 20. 94 sz. 2650.)
- 556 Uo.

az országos vasúthálózatba való bekapcsolása. A változó politikai viszonyok, majd az újabb impériumváltás azonban nem tette lehetővé az elképzelés megvalósítását.

A második világháború után rövid időn belül ismét szóba került a vasútvonal kérdése. Az 1951-ben elfogadott első ötéves tervben a kommunista hatalom meghirdette a Székelyudvarhely–Madéfalva vasútvonal megépítését. *„A vasútépítés híre lázba hozta az udvarhelyi rajon dolgozóit. Egymás után alakulnak meg az önkéntes ifjúsági brigádok amelyeknek lelkesedése magával ragadta a dolgozó parasztságot is. Szentegyházas falu pártszervezete 100 köbméter kő kihordására vállalkozott önkéntes munkával. (...) Rajonunk dolgozó paraszt ifjai, iskolánk tanuló ifjúságával együttesen több mint 6000 önkéntes munkanapot vállaltak s emellett 82 munkás elszállásolását és 55 igásfogatot is felajánlottak, hogy segítsék a vasútépítés nagyszerű művét. (...) A vasútépítés újabb csapás az imperialista táborra. Jelenti a Párt vezetete munkásosztály törhetetlen erejét, a saját sorsát kezébe vevő dolgozók millióinak elszánt békevágyát és határozott küzdelmét a mult sötétségének és nyomorúságos életének felszámolásáért.”*⁵⁵⁷

A fenti sajtóhír jól jellemzi a kommunista rendszer retorikáját. A vonal építése azonban ez esetben is elmaradt. A vasút szerepét a 20. század közepétől a közúti forgalom vette át és a két vármegye majd az 1968-ban létrejövő Hargita megye vezetősége a két város, Székelyudvarhely és Csíkszereda közti út modernizálását tekintette elsődleges feladatnak.

Hogy miért nem épült meg a Székelyudvarhely–Csíkszereda vasútvonal? A 19. században a helyi elit nem rendelkezett olyan pénzügyi, politikai erővel, amely akár a helyi erőforrás, akár az állami támogatás felhasználásával előre tudta volna vinni e vasútvonal ügyét. A MÁV pedig a könnyebb és nagyobb területet érintő székely körvasút kiépítését támogatta. A székely körvasút befejezése után a magyar állam nem rendelkezett olyan pénzügyi erőforrással, amely lehetővé tette volna egy újabb, nagyobb méretű állami beruházás megkezdését a térségben. Az első világháború, majd az impériumváltás még inkább háttérbe szorította ennek a vonalnak az ügyét. A későbbi évtizedekben a kor politikai retorikájában, akár a *„kis magyar világ”* időszakában, akár a kommunista rendszerben, ismételten felmerült a vasút terve, azonban egyre inkább csak nosztalgikus ötletnek tűnt. A gépkocsiszállítás térhódítása megkérdőjelezte ennek a vonalnak a létalapját. Az autóközlekedés révén Udvarhely vármegye is be tudott kapcsolódni az ország gazdasági vérkeringésébe és kiegyenlítődték azok a hátrányok, amelyek a zsákutcában végződő vasút miatt jöttek létre. A Székelyudvarhely és Csíkszereda közti vasútvonal létrehozásáról szóló 150 éves történet kiváló példa a helyi politikai, gazdasági erőknek az országos fejlesztési politikán belüli küzdelmére.

557 Nagyszerű megvalósítások felé. *Szabadság*, VIII. (1951. január 13.) 2. sz.

III. 4. 2. Székelyföldi vasútvonal-tervek a 20. század első évtizedeiben

A Székelyudvarhely–Csíkszereda vasútvonal mellett a 20. század első két évtizedében számos vonalterv jelent meg. Ilyen például a székelyföldi intézmények, egyesületek, vármegyék és városok által kért Kolozsvár–Marosvásárhely–Székelyudvarhely–Barót–Sepsiszentgyörgy–Bodza-szoros vasút kiépítése és továbbfejlesztése.⁵⁵⁸ Ezt a vonalat képzelték el az erdélyi vasúthálózat fővonalának. A kortársak szerint így ki lett volna javítva a korábbi évtizedek hibás vasútpolitikája, amely Székelyföld kikerülésével alakította ki az erdélyi fővonalat. A kormány véleményét a fenti vasútvonalról jól érzékelteti a Székely Társaságok Szövetségének 1906 decemberében küldött leirat, amely szerint egy transzverzális vasút létesítése hiú ábránd, mert a román kormány nem támogatja a bodzafordulói vasúti csatlakozást, a vulkányi csatlakozási pont ügye is megfeneklett. A kormány elismerte, hogy a fenti vasútvonal által a székely városok között közvetlen kapcsolat létesülne, és a távolság is lerövidülne, de kétségei voltak a vonal jövedelmezőségéről, amelyet másrészt 12 vízvázalstón kellene keresztülvezetni és ez jelentős költségeket okozna, így az állam nem támogatta egy új erdélyi fővonal létesítését.⁵⁵⁹

Egy másik, hosszú ideig napirenden lévő vasútvonal-terv a Marosvásárhely–Szászrégen–Maroshévíz–Tölgyesi-szoros vonal volt. Az illető vasútra már az 1880-as évektől többen adtak be előmunkálati engedélyt. Így például 1884-ben a fent említett vonalra előmunkálati engedélyt nyújtott be Forgách Antal és Bánffy Dezső.⁵⁶⁰ Az illető vasútvonalat a MÁV megbízásából Herczog Ödön vasúti felügyelő 1883 ősszén beutazta, majd tapasztalatairól jelentést készített. A 170 km hosszú vonal építési költségeit 16 ezer forintra tette.⁵⁶¹ A 20. század elején a kolozsvári városi tanács részéről ismét felmerült a Kolozsvár–Szászrégen–Maroshévíz–Tölgyes–Pașcani román vasútállomásig húzódó vonal ötlete. A Kereskedelmi Minisztérium azonban 1913-ban egyértelműen elutasította ennek a vasútnak a gondolatát, rámutatva, hogy összesen 95 millió koronába kerülne és megépítése semmilyen szempontból nem indokolt.⁵⁶² A MÁV 1916-os, már korábban említett öt éves tervében szintén szerepelt egy Maroshévíz vagy Ditró állomásról a román határig tartó másodrangú fővonal kiépítése.⁵⁶³

558 ANDJC PJTS Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 4. 1908–9308.

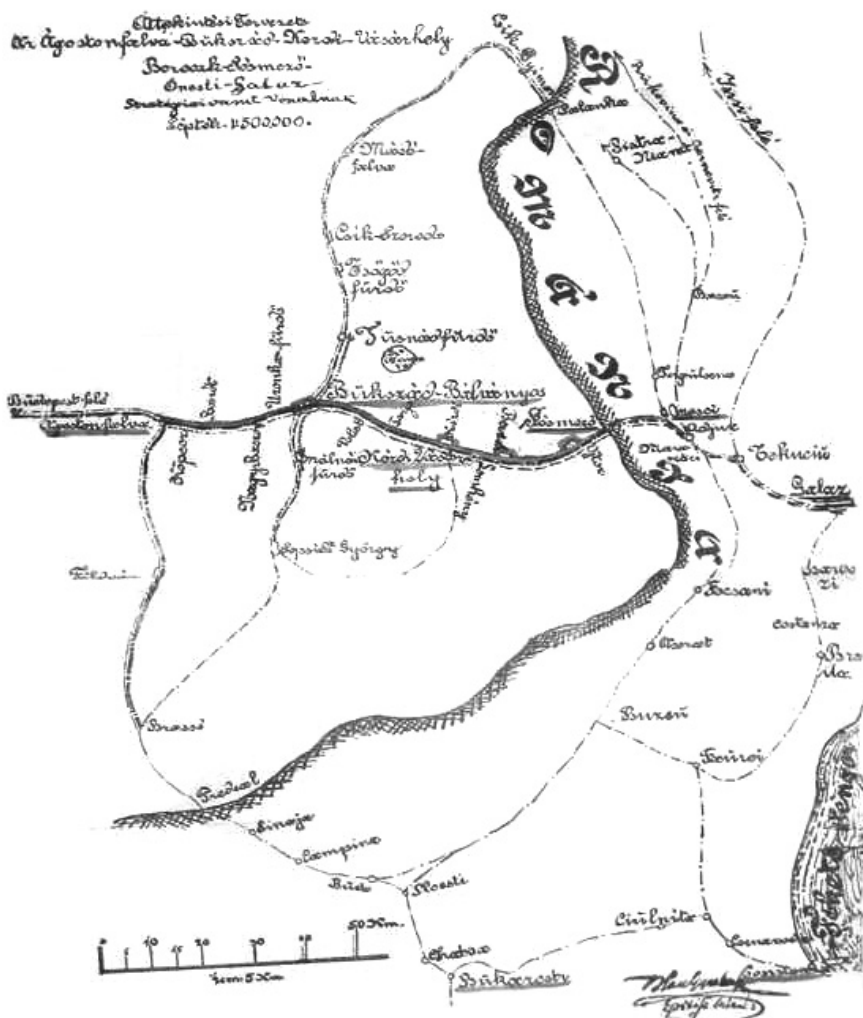
559 ANDJC PJTS Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 3. 1911–2952.

560 MOL K 229. 644. doboz 1897–2 tétel-44911.

561 Uo. 751.

562 ANDJC PJTS Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 5. 1913–6344.

563 Csiba, 2011. 88.



27. ábra: Blau Gyula vasútvonali terve.⁵⁶⁴

564 ANDJC PJTS Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 3. 1907-842.

A helyi érdekű vasúttervek közül érdemes megemlíteni gróf Tholdalaghy László,⁵⁶⁵ Blau Gyula budapesti mérnök és Albertin Géza bükszádi fürdőigazgató,⁵⁶⁶ Gábor Ignác és Wiener Emil budapesti mérnökök,⁵⁶⁷ valamint Schwarz Adolf esztergomi bányavállalkozó tervét.⁵⁶⁸ A felsorolt vasúttervek közül a legtöbb csak az előmunkálati engedély megszerzésének pillanatáig jutott el. Érdemes röviden kitérni Blau Gyula budapesti mérnök Ágostonfalva–Barót–Bükszád–Torja–Kézdivásárhely–Bereck–Sósmező helyi érdekű vasútvonal tervére, amelyet a tervező egészen Galacig szeretett volna meghosszabbítani. Az előmunkálati kérvényhez Blau Gyula hatástanulmányt is adott, amelyben rámutatott, hogy terve valójában a Széchenyi István által megfogalmazott irányt követi és az illető vonal lerövidítené Székelyföld és az ország nyugati területei, illetve Budapest–Galac és a román tengerpart közti távolságot.⁵⁶⁹ A tervezet mellékletében felmerült egy vízierőmű építésének gondolata az Olt folyón, Tusnád és Bükszád között. Blau Gyula mérnök az itt kitermelt villamos energiát elegendőnek tartotta arra, hogy 60 km-es körzetben biztosítani lehessen a villamos áramot és hogy a tervezett vasútvonal villamos energiával működjön.⁵⁷⁰ Annak ellenére, hogy nem készült el, ez volt az első olyan tervezet, amely Székelyföldön villamos energiával üzemelő vasútban gondolkodott.

Blau Gyula mérnök tervezete mellett a Baróti Székely Társaság 1907-ben egy széleskörű akciót indított az Ágostonfalva–Barót–Málnás vasútvonal állami kiépítése érdekében. Az ügynek sikerült megnyerni a három székely vármegye, Háromszék, Udvarhely és Csík támogatását is. A kormány azonban 1908 végén kijelentette, hogy az állam pénzügyi ereje nem teszi lehetővé az ilyen jellegű beruházásokat és amúgy is a „székelység érdekében a székely körvasút kiépítésével máris tetemes anyagi áldozatokat hozott az ország, a kérdéses új útvonalnak állami vasúti vonalként való kiépítését a nagy építési költségek miatt egyelőre kilátásba venni nem lehet.”⁵⁷¹

565 Ágostonfalva–Köpecz–Barót–Bibarcfalva–Kisbacon–Nagybacon–Málnás illetve Barót–Olasztelek–Bardóc–Füle. A vasútvonal előmunkálati engedélyét 1905-ben nyerte el, később 1906-ban és 1907-ben meghosszabbította. (ANDJC PJTS Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 3. 1907–11352.)

566 Ágostonfalva MÁV állomás–Köpec–Barót–Nagybacon–Bükszád MÁV állomás–Mikóújfalu–Torja–Kézdivásárhely–Bereck–Ojtozi–Sósmező. Albertin Géza bükszádi fürdőigazgató 1906-ban visszavonult a vasúttervezéstől. A következő években Blau Gyula mérnök többször is meghosszabbította előmunkálati engedélyét az illető vasútvonalra. (ANDJC PJTS Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 3. 1907–842.)

567 Ágostonfalva–Barót–Bibarcfalva–Nagybacon–Magyarhermány. A vasútvonalra többször megújították az előmunkálati engedélyt. Törzsrészvény-jegyzésre bizottság is alakult, amelynek elnöke vargyasi Dániel Lajos. (ANDJC PJTS Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 1. 1911–7645.)

568 A homoródvölgyi vasút. *Udvarhelyi Híradó*, XV. (1912. február 25.) 9. sz.

569 ANDJC PJTS Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 3. 1907–842.

570 Uo.

571 Uo. 1908–3613.

A körvasút kiépítése után Székelyföldön nem épült több normál nyomtávú vasútvonal. Székelyföldön szállóigévé vált Kuhen Héderváry Károly volt miniszterelnök azon kijelentése, hogy a mindenkori kormányok teljesen átérzik a székelyek kívánságait, de olyan messze vannak az ország központjától, hogy mire érdekükben valamelyes jelentősebb intézkedést tennének, arra rendszerint megbuknak.⁵⁷²

III. 5. Keskenyvágányú vasutak a Székelyföldön: a Maros–Torda helyi érdekű keskenyvágányú vasúthálózat

A normál nyomtávú vasútvonalak mellett meg kell vizsgálni Székelyföld legjelentősebb, ma már sajnos nem működő keskeny nyomtávú vasúthálózatát is. A vasúti nyomtáv megválasztásakor meghatározó volt a természetföldrajzi környezet, a domborzat szerepe és nem utolsó sorban a gazdasági tényezők. Európában az első gőzmozdony által használt keskenyvágányú vasút, 60 cm nyomszélességgel Angliában épült, 1832-ben.⁵⁷³ A közlekedési szakemberek, mérnökök körében vita tárgyát képezte a keskeny nyomtávú pályák előnye és hátránya. Előnyként azt emelték ki, hogy az al- és a felépítmények építése olcsóbb, kisebb a karbantartási költség, könnyebben tud alkalmazkodni a domborzati viszonyokhoz. Az alacsonyabb gazdasági erőforrással rendelkező és nehezebben megközelíthető térségek számára a keskeny nyomtávú vonalak lehetőséget nyújtottak arra, hogy bekapcsolódjanak a vasúti közlekedés rendszerébe. Hátrányként említették, hogy a normál nyomtávú vonalhoz való kapcsolódáskor átrakodási és átszállási költségek merülnek fel. Másrészt ezek a vasútvonalak alacsonyabb kényelmi színvonalat biztosítottak az utazó közönségnek, a kocsik többnyire fapadosak és a vontatási sebesség is jóval elmaradt a normál vasutakétól. Magyarország olyan régióiban létesültek személyszállításra is berendezett keskeny nyomtávú vasútvonalak, ahol nem volt gazdaságos normál nyomtávon építkezni. Erdélyben több ilyen jellegű, 0,76 m-es, keskeny nyomtávú, helyi érdekű vasútvonal épült a 19–20. század fordulóján: Gyulafehérvár–Zalatna (1895), Segesvár–Szentágota (1898), Nagyszeben–Szentágota (1910), Torda–Topánfalva–Abrudbánya (1912).

A Mezőség jelentős részének és a történelmi Maroszzék Nyárad menti falvainak infrastruktúrája elmaradott volt, az úthálózat nagy részét földutak képezték, amelyek a tavaszi és őszi esős időszakokban használhatatlanok voltak. Az említett vidékek számára a központot Marosvásárhely jelentette, amelynek piacán a Nyárad mentiek zöldséggel és erdőipari termékekkel, míg a mezőségiek elsősorban gabonafélékkel voltak jelen.

572 Rácz, 1917. 39.

573 Bodányi Ödön: A keskenyvágányú vasutak nemzetgazdasági jelentősége s ezzel kapcsolatban a mezőhegyesi gazdasági iparvasút és a Neufeldt Károly-féle kőrösvölgyi erdőüzlet gurahoncu erdei vasútja. I. In: *A Magyar Mérnök- és Építészegylet Közlönye*. 26. évf. 1892. 10. sz. 331.

A helyi közösségek, érdekeltségek a 19. század végén felkarolták egy helyi érdekű vasút kiépítésének gondolatát, Marosvásárhelyről kiindulva a Mezőség, illetve a Nyárad vidéke irányába. A minimális pénzforrás, továbbá az építendő vonal kizárólagos helyi érdekeltsége miatt e vasútvonalakat keskenyvágányúra tervezték. A tervezett vonal legfőbb támogatói Maros-Torda vármegye és Marosvásárhely város voltak. A Mezőség felé tervezett vasút fontossága még inkább megnőtt a 20. század elején, amikor a Mezőségen és Marosvásárhely közelében több helyen földgázlelőhelyekre bukkantak. A vasútvonal tervezése és megépítése azonban egy hosszú folyamat részeként valósult meg.⁵⁷⁴

Marosvásárhely számára fájó pont volt, hogy az erdélyi fővasútvonal megépítésekor mindössze egy szárnyvonal végállomása lett. A város fejlődését hátráltatta az a tény, hogy az 1886-ban átadott Marosvásárhely–Szászrégen vonal után hosszú évekig nem épült vasút a térségben. A város és Maros-Torda vármegye ezért több alkalommal lépéseket tett újabb vonalak építése érdekében, remélve, hogy Marosvásárhely a régió vasúti csomópontjává válhat.

A 19. század utolsó évtizedében megjelenő vasúttervek még külön-külön képzelték el a mezőségi és a Nyárad-menti térségnek az összekapcsolását Marosvásárhellyel.

Vasúti előmunkálatot kérő személyek	Időpont	Vasútvonal iránya
Filep Albert királyi tanácsos	1895	Marosvásárhely–Mezósályi–Mezöméhes csatlakozva a Marosludas–Beszterce vasútvonalhoz. ⁵⁶⁷
Tolnay Regináld	1895	Marosvásárhely–Nyárádszereda–Szováta ⁵⁶⁸
Berzenczey István	1896	Marosvásárhely–Koronka–Nyárádszereda–Szováta–Parajd–Korond ⁵⁶⁹
Ifj. báró Solymossy László és Zárándi Knöpfler Elek	1897	Marosvásárhely–Nyárádtő–Nyárádszereda–Szováta ⁵⁷⁰

574 Gidó Csaba: A maros-tordai helyi érdekű keskenyvágányú vasút. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok. VIII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2008, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 134. (továbbiakban: Gidó, 2008.b)

575 Vármegyei közgyűlés. *Marosvidék*, XXV. (1895. január 6.) 2. sz.

576 Megyei közgyűlés tárgysorozata. *Marosvidék*, XXV. (1895. július 28.) 37. sz.

577 Egy új vasútvonal. *Közérdek*, VIII. (1896. április 5.) 14. sz.

578 Nyáradmenti vasút segélyezési ügye. *Maros-Torda Vármegyei Hivatalos Lap*, V. (1904. március 17.) 11. sz.

Vasúti előmunkálatot kérő személyek	Időpont	Vasútvonal iránya
Réthey Ferencz budapesti vállalkozó	1904	Apahida–Pusztakamarás–Kissármás–Faragó–Szászáregén ⁵⁷¹
Maros-Torda vármegye Gazdasági Egyesülete	1904	Radnót–Mezőbánd–Mezőszentmárton–Oroszfája ⁵⁷² (Kömlöd-völgyi vasút) ⁵⁷³

X. Táblázat. Vasúti előmunkálati engedélyek Maros-Torda vármegyében.

A vasúti előmunkálati engedélyt kérők a térség közéleti személyiségei közül kerültek ki. Kezdetben a mezőségi és a Nyárád-menti vasútvonalnak az ötlete egymástól függetlenül jelent meg. A 19. század utolsó évtizedében az előmunkálati engedélyek újabb és újabb meghosszabbításán kívül azonban nem történt előrelépés. A 20. század első éveinek gazdasági gondjai és politikai csatározásai nem kedveztek a vasútépítési terveknek. Ahogy korábban láttuk, a térség fejlesztésében némi előremozdulást jelentett, hogy 1904-től megkezdődött a székely körvasút hiányzó részének fokozatos kiépítése.

A kereskedelemügyi miniszter hozzájárulásával 1904-ben Maros-Torda vármegye – Solymossy Lászlótól és Z. Knöpfler Elek örökösétől – megszerezte a Nyárád-menti vasút előmunkálati engedélyét.⁵⁸² A tervezési munkálatok elvégzésével Braun Gyula és Linzer Ármin budapesti mérnököket bízták meg,⁵⁸³ ők több székelyföldi építkezésben is részt vettek és ismerték a marosvásárhelyi elitet. Maros-Torda vármegye 1907-ben társul Marosvásárhely várossal és együtt kérelmezték a Marosvásárhely–Szováta, Marosvásárhely–Mezőbánd–Oroszfája, Mezőbánd–Mezőkapus és Mezőbánd–Mezőméhes keskenyvágányú vasúthálózat építésének engedélyét a kormánytól.⁵⁸⁴ A vasútvonalak engedélyezése körüli műszaki teendőket Braun Gyula végezte el.⁵⁸⁵ A vonalat 0,76 m nyomtávúra tervezték. Marosvásárhely város a vasúthálózat kiépítésére 200 ezer koronát

579 Az Apahida–szászáregeni vasút előmunkálati engedélye. *Marosvölgy*, III. (1904. október 30.) 41. sz. 3.

580 Mezőségi és nyárádmenti vasút ügye. *Maros-Torda Vármegyei Hivatalos Lap*, V. (1904. június 16.) 24. sz.

581 Az ún. Kömlöd-völgyi vasút (Radnót–Oroszfája) tervét több mezőségi nagybirtokos támogatta, többek közt Bethlen István képviselő vagy Sándor János későbbi belügyminiszter. A Kömlöd-völgyi vasút. *Maros-Torda*, V. (1904. július 7.) 27. sz.

582 Koncesszió-meghosszabbítás. *Maros-Torda*, V. (1904. február 4.) 5. sz.

583 A mezőségi vasút. *Maros-Torda*, V. (1904. augusztus 25.) 35. sz.

584 A Nyárádmenti és mezőségi vasutak kiépítése. *Maros-Torda Vármegyei Hivatalos Lap*, VIII. (1907. május 30.) 23. sz.

585 Uo.

szavazott meg a törzsrészvények jegyzésére.⁵⁸⁶ Az összeget 1911-ben a város még újabb 100 ezer korona hozzájárulással toldotta meg.⁵⁸⁷

Marosvásárhely és Maros-Torda vármegye 1908-ban meghosszabbította az előmunkálati engedélyt, de a minisztérium javaslatára változtatott egyes helyeken a vonalvezetésen: a Marosvásárhely–Oroszfája vonalat Kolozsnagyidáig, míg a Szováta felé vezető vasútvonalat Parajdig hosszabbították meg.⁵⁸⁸ Az előmunkálati engedélyt a kereskedelmi miniszter 1909-ben, illetve 1910-ben további egy-egy évre meghosszabbította.⁵⁸⁹

A Marosvásárhely–Mezőbánd vasút útirányának tervezésekor felmerült, hogy a vonalat Marosvásárhelyen keresztül vezessék. Ezért a Kereskedelmi Minisztérium megvizsgálta a város utcáinak szabályozási tervét.⁵⁹⁰ A tervek tanulmányozása után a minisztérium elutasította, hogy a vonal a város területén keresztül haladjon és ott közúti vasútként működjön, részben forgalombiztonsági okokból, másrészt az utcák nem voltak alkalmasak a vasút elhelyezésére.⁵⁹¹

A székely vasut ügye.



A mai pénztelen világban így képzeljük a nyárádmenti személyszállító vonatot.

28. ábra. Karikatúra 1900-ból.⁵⁹²

586 ANDJM Primăria Târgu-Mureș. Acte Technice (továbbiakban PTM-AT) 1898–1914. Fond 9. Nr. Inv. 109. dosar 27. 1907–79092.

587 Uo. 1911–1419.

588 ANDJM PTM-AT Fond 9. Nr. Inv. 109. dosar 27. 1912–66209.

589 Uo.

590 Uo. 1911–1419.

591 Uo. 1910–20572.

A keskenyvágányú vasúthálózat közigazgatási bejárására 1908. szeptember 29. és október 6. között került sor.⁵⁹³ A Kereskedelmi Minisztérium az alépitmény koronáját 285 cm-ben határozta meg, folyóméterenként 15,8 kg súllyal bíró síneket írt elő. Marosvásárhelyre egy javítóműhely létesítését javasolta. A kiépülő pálya 146 községet 38 állomáson keresztül kapcsolt volna be a forgalomba.⁵⁹⁴

Az engedményeseknek – a pénzügyi háttér megteremtése érdekében – 1909-ben a budapesti Magyar Belga Fémipargyár Részvénytársaság⁵⁹⁵ igazgatójával, Van den Eyndenel sikerült előzetes megállapodásra jutni. A részvénytársaság vállalta, hogy a finanszírozás mértékének tisztázásához szükséges előmunkálatokat elvégzi, majd azt követően nyilatkozik, hogy elvállalja-e a vasútépítést. Az engedményeseknek 200 ezer koronát, míg a részvénytársaságnak 414 ezer koronát, összesen 614 ezer koronát kellett letétbe helyezniük biztosítékként a Kereskedelmi Minisztérium pénztárába.⁵⁹⁶

A részvénytársaság mérnököket küldött ki a vonal felmérésére és a megvalósíthatósági tanulmány elkészítésére. A vasutat újra bejárták (reambulálás), helyesbítették a terepi változásokat a térképen, a helyszínen karókkal és egyéb jelzésekkel jelölték ki a vonal irányát. A részvénytársaság 1909 folyamán tárgyalt az engedményesekkel, azonban nem tett végleges nyilatkozatot a vasútépítésre vonatkozóan, sőt újabb és újabb haladékokat kért. Ezért Bethlen István országgyűlési képviselő és Désy Zoltán államtitkár javaslatára az engedélyesek nem hosszabbították meg a határidőt és új vállalkozók után néztek.⁵⁹⁷

A részvénytársaság ezt sérelmezte és 1910-ben törvényszéki eljárást indított Maros-Torda vármegye és Marosvásárhely város ellen, arra hivatkozva, hogy a vasutak építési engedélyének megszerzése érdekében a részvénytársaság a Kereskedelmi Minisztérium pénztárába 414 ezer korona óvadékokat helyezett el és tartott ott egy bizonyos ideig, ugyanakkor a cégnek 7260 korona reambulálási kiadása volt.⁵⁹⁸ A törvényszék végül az engedményeseket arra kötelezte, hogy a részvénytársaság vonalbejárási költségeit megtérítse.

Közben Marosvásárhely város és Maros-Torda vármegye 1910-től tárgyalásokat kezdett a Magyar Agrár és Járadékbankkal, illetve a Magyar Bank és Takarékpénztárral. A két fél között megállapodás jött létre, hogy a vasútépítéshez szükséges előfeltételek teljesülése esetén a pénzügyi intézetek vállalják a vasút megépítését.⁵⁹⁹ A Magyar Agrár és Járadékbank a Kis-Küküllő-völgyi Helyierdekű

592 A székely vasút ügye. *Vasárnap*, I. (1900. november 18.) 1. sz.

593 Uo. 1908–8642.

594 Uo. dosar 27. 1909.

595 A cég iparvasutak nyomjelzésére és építésére szakosodott, ugyanakkor keskenyvágányú vasúti gyártmányokat készített eladásra és bérbeadásra. Uo.

596 Uo. dosar 27. 1909–6057.

597 Uo. 1910–4.

598 Uo. 1910–10532.

599 Uo. 1911–3095.

Részvénytársaság elsőbbségi részvényeinek tulajdonosa volt, így megbízható félnek ígérkezett.

Bernády György marosvásárhelyi polgármester 1911. február 11-én tartott programbeszédében felvázolta egy megyesfalvi rendező pályaudvar építésének, a marosvásárhelyi MÁV üzletvezetőség felépítésének, egy vasúti javítóműhely berendezésének és egy vasutas internátus alapításának a szükségességét.⁶⁰⁰ Terve azonban az első világháború miatt már nem valósulhatott meg.

Marosvásárhely és Maros-Torda vármegye 1911 májusában a vasúti előmunkálati engedélyt átruházta a Magyar Agrár és Járadékbankra és a Magyar Bank és Takarékpénztárra.⁶⁰¹ A város és a vármegye kötelezettséget vállalt arra, hogy a Parajdtól Korondon át Székelyudvarhelyig, Mezőbándtól Mezőkapusig, illetve Radnótig, Kolozsnagyidától Lekencéig, Kerlésig vagy Besztercéig, Mezőméhestől Apahidáig tervezett vonalak előmunkálati engedélyének⁶⁰² megújítását mindig pontosan kérelmezni fogja és azokat bármikor a két bankra, akár az alakítandó Maros-Torda Helyi Érdeklő Vasút Részvénytársaságra átruházza.⁶⁰³ Továbbá a fent említett vonalak ügyében 10 éven át a két bank előzetes beleegyezése nélkül nem tesz semmilyen lépést.⁶⁰⁴

A bankok a vasútvonal építését a budapesti Magyar Építő Részvénytársulatra bízták.⁶⁰⁵ A vonal megvalósításának felgyorsítása érdekében Maros-Torda vármegye közigazgatási vezetői és országgyűlési képviselői 1911. június folyamán személyes jelenlétükkel igyekeztek az érdekelt községek képviselőtestületeit meggyőzni a vasúthoz szükséges hozzájárulás megszavazásáról.⁶⁰⁶ Marosvásárhelyre érkeztek Braun Gyula vezetésével a fővállalkozó cég mérnökei és hozzákezdtek a vonal kijelöléséhez.⁶⁰⁷ A vasút ügyét hátráltatta, hogy hiányzott az összes érintett község hozzájárulása, másrészt nem zárultak le a vasút építésének pénzügyi fedezetéről szóló tárgyalások. Ezért – annak ellenére, hogy a vonal irányát sikerült pontosítani – 1911-ben nem lehetett a vasút építéséhez hozzáfogni. A vasút ügyét tovább késleltette, hogy Maros-Torda vármegye alispánja több község hozzájárulási határozatát, formai okokra hivatkozva, megsemmisítette újabb határozathozatalt kért tőlük. A községek azonban, most már abban a tudatban, hogy a vasút ügyis megépül, vonakodtak ezt megadni, ezzel kockáztatva a vasút megépítését.⁶⁰⁸ Ezért

600 A polgármester exozéja. *Székely Napló*, XXXXI. (1911. február 14.) 25. sz.

601 ANDJM PTM-AT Fond 9. Nr. Inv. 109. dosar 27. 1911–877.

602 Ezekre a vonalakra a két törvényhatóság még 1909-ben megkapta az előmunkálati engedélyt. Uo. 1909–8784.

603 Maros-Torda vármegye és Marosvásárhely város 1917. április 24-én az előmunkálati jogait és kötelezettségeit átruházta a Maros-Torda Helyi Érdeklő Vasút Részvénytársaságra. Uo. 1917–4475

604 Uo. 1911–2891.

605 Uo.

606 A mezőségi vasút ügye. *Székely Napló*, XXXXI. (1911. július 9.) 104. sz.

607 Készül a mezőségi vasút. *Székely Napló*, XXXXI. (1911. július 16.) 108. sz.

608 Értekezlet a mezőségi vasút dolgában. *Székely Napló*, XXXXI. (1911. szeptember 14.) 141. sz.

az alispán és a vármegye tisztviselői 1911 őszen az érintett helységekben gyűléseket tartottak és egyenként győzték meg a falvakat a pénzbeli hozzájárulás szükségességéről.⁶⁰⁹

Maros-Torda vármegye és Marosvásárhely 1911 októberében közös küldöttséget menesztett gróf Haller János főispán vezetésével Budapestre, hogy az érdektelt minisztériumoktól kérjék a vasút engedélyezését és az építkezések mielőbbi megindítását.⁶¹⁰ A vasút érdekében olyan jelentős személyiségek léptek fel Budapesten, mint dr. Bernády György marosvásárhelyi polgármester, Sándor János országgyűlési képviselő, akinek meghatározó szerepe volt a Kis-Küküllő-völgyi vasút megépítésében, vagy gróf Bethlen István országgyűlési képviselő, későbbi magyar miniszterelnök.

A következő évben minden körülmény adott volt az építés megkezdésére. A Magyar Agrár és Járulékbank Részvénytársaság 1912. május 7-én az engedélyezési biztosítékot letette és a budapesti Magyar Építő Részvénytársulat céggel a helyi érdekű vasút kiépítésére a szerződést megkötötte.⁶¹¹

A törvényhozás elé került a Maros-Torda Helyi Érdekű Vasút engedélyezési törvényjavaslata 1912. június 19-én.⁶¹² Az 1912. évi XLVI. törvénycikk kimondta „a m. kir. államvasutak Marosvásárhely állomásától egyrészt a kisküküllővölgyi helyi érdekű vasút Parajd állomásig, másrészt Kolozsnagydáig vezető fővonalakból és ez utóbbi vonal Mezőbánd állomásától a marosludas-besztercei helyi érdekű vasút Mezőméhes állomásig vezetendő szárnyvonalból álló helyi érdekű vasút” engedélyezését.⁶¹³ A törvény felhatalmazta a pénzügyminisztert, hogy a vasút építésére törzsrészvények ellenében 100 ezer korona rendkívüli segílyt bocsásson az engedélyesek részére.⁶¹⁴ A tényleges építési és üzlet-berendezési tőkét 13,587 millió koronában, a pálya kilométerenkénti költségeit 72 503 koronában állapították meg. A pénzt 37,18%-ban törzsrészvények, 62,82%-ban pedig elsőbbségi részvények kibocsátásával tervezték összegyűjteni.⁶¹⁵ Az engedélyezési törvényt követően a Magyar Építő Részvénytársaság 1912. augusztus 6-án mint építési fővállalat, Máthé Ferenc, Vajkai Károly és Bacher Ernő okleveles mérnökökkel, mint alvállalkozókkal, építési szerződést kötött.⁶¹⁶

Két évtizedes vajúdás után a mezőségi és Nyárad-menti vasúthálózat építése így 1912 augusztusában kezdetét vette. A tervek szerint a vonal fő részei 1913 nyarára, az egész vonal 1914-re készült volna el.⁶¹⁷ A vasút építése több

609 Uo.

610 ANDJM PTM-AT Fond 9. Nr. Inv. 109. dosar 27. 1911-877.

611 Uo. 1912-5184.

612 *Országgyűlési Napló*, 1910. XVIII. k. 532. sz. 223.

613 www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=7171.(letöltve:2011.04.24.)

614 Uo.

615 *Országgyűlési Napló*, 1910. XVIII. k. 555. sz. 309.

616 *Vélemény a Marosvásárhely-Parajdi H.É.V. építése közben levonult árvizek okozta rongálásokról.* (szerk: Zielinski Szilárd) Budapest, 1913, Pátria Irodalmi Vállalat és Nyomdai Részvénytársaság. 32. (továbbiakban: Zielinski 1913.)

törvényhatóság területére terjedt ki: Maros-Torda, Torda-Aranyos, Kolozs, Szolnok-Doboka, Beszterce-Naszód, Kis-Küküllő és Udvarhely vármegyékre. Az építkezést felügyelő műszaki személyzet harminc mérnökből és műszaki hivatalnokból állt.⁶¹⁸ Marosvásárhely központtal a MÁV megszervezte a Maros-Torda Helyi Érdeklő Vasút Építési Kirendeltséget, amely 1916-ig működött, a kiegészítő vasúti munkálatok befejezéséig.⁶¹⁹

A Maros-Torda Helyi Érdeklő Vasút Részvénytársaság megalakulására 1912. október 7-én került sor Budapesten, a Magyar Agrár és Járadékbank Részvénytársaság székházában. Az alapítók a Magyar Agrár és Járadékbank Részvénytársaság és a Magyar Bank és Kereskedelmi Részvénytársaság voltak.⁶²⁰

Még 1912-ben felmerült a vasúthálózat további bővítése, egészen a MÁV kolozsi állomásáig vagy Kolozsvárig. Az érdekeltek felek, Kolozs és Maros-Torda vármegyék, Kolozsvár, Marosvásárhely, a mócsi és a nagysarmási falvak, a Magyar Építő Részvénytársaság, valamint a Magyar Agrár és Járadékbank Részvénytársaság képviselői 1912. november 26-án találkoztak a budapesti Pannónia szálló éttermében. A megbeszélés tárgya a maros-tordai vasút meghosszabbítása volt Mezőpogácsától Kolozsig.⁶²¹ Kolozs vármegye felkérte Maros-Torda vármegyét és Marosvásárhely várost, hogy kérjen új előmunkálati engedélyt egy Mezőpogács-Kissarmás-Mócs, a MÁV Kolozs állomásáig húzódó, keskenyvágányú, helyi érdeklő vasútra.⁶²² Bernády György, Marosvásárhely polgármestere rámutatott: az új tervvel az általuk kidolgozott terv használhatatlanná válna. Feltette a kérdést, hogy Kolozs vármegye ebben őket kárpótolná-e. Braun Gyula, a Magyar Építő Részvénytársaság építésvezetője kérte, hogy az érdekeltek minél korábban hozzanak döntést, mert a méhesi vonal építését legkésőbb 1913 tavaszán a részvénytársaság meg szeretné kezdeni. Kolozsvár soknak tartotta a 28 ezer koronás hozzájárulást kilométerenként. A kincses város csak akkor támogatta volna a vasút építését, ha az elérné a várost, sőt még a városban is, mint közúti vasút, folytatódna. Braun Gyula ezt elfogadhatatlannak találta. A jelenlevők az értekezleten ebben a témában egyfajta előértekezletnek tekintették.⁶²³ A kialakított terveken azonban nem történt később módosítás, a világháború kitörése megakadályozta, hogy a vasútvonal tovább folytatódjon Kolozsvár irányába.

A vasútépítő vállalatnak komoly fennakadást okoztak a kisajátítások és a megígért pénzügyi hozzájárulások elmaradása. Leginkább Marosvásárhely várossal voltak gondok, mert nem fizette be a megígért pénzügyi támogatást. Marosvásárhelyen dr. Bernády György polgármesterségének ideje alatt (1902–1912)

617 Épül a mezőségi vasút. *Székely Napló*, XLII. (1912. augusztus 20.) 125. sz.

618 A mezőségi vasút. *Székely Napló*, XLII. (1912. szeptember 3.) 133. sz.

619 *Magyar Vasúti Szakmaptár Közlekedési almanach és szemelvények*. 1916. XII. évf. (szerk. Wodianer Béla Antal) Budapest, é.n. Wodianer F. és Fiai Könyvnyoda. 225.

620 ANDJM PTM-AT Fond 9. Nr. Inv. 109. dosar 27. 1912–82.

621 Uo. 1912–11.

622 Uo.

623 Uo.

jelentős középítkezésekre került sor. Ekkor épült a város arculatát máig meghatározó városháza és a Kultúrpalota. Kiépült a város csatornahálózata, közvilágítása, megépült a villanytelep. Az építkezések jelentős banki kölcsönök segítségével valósultak meg. Ezért annak ellenére, hogy a város ígéretet tett a tervezett vasút esetében törzsrészvények jegyzésére, igazából pénzügyi fedezete erre nem volt.⁶²⁴ A vasúti részvénytársaság és a város között a megígért pénz kérdésében többéves huzavona zajlott. Azt tudjuk, hogy a város tartozása a részvénytársaság felé 1916 végén még mindig 289 445 korona volt.⁶²⁵ Marosvásárhely azonban a vármegyének is tartozott. Maros-Torda vármegye alispánja átiratban tudatta a várossal 1913 augusztusában, hogy annak idején a város helyett a vasúti előmunkálatokra 10 555 koronát előlegezett és kérte, hogy a város azt sürgősen térítse meg.⁶²⁶ A levéltári forrásokból nem derül ki, hogy a város mikor és hogy rendezte a tartozását a vasútépítő részvénytársaság, illetve a vármegye irányába.

Vita tárgyát képezte a keskenyvágányú vasút kiindulási pontja. A kereskedelmi miniszter 1913. május 3-án arról értesítette a vasúti részvénytársaságot, hogy a marosvásárhelyi állomás fennsíkjának szélén képezik ki a keskenyvágányú vasút csatlakozási pontját a MÁV vonalaival. A minisztérium jóváhagyta egy fedett váróhelyiségnek és egy átrakodó állomásnak a létesítését.⁶²⁷

A vasútépítkezést a pénzbeli viták mellett a mostoha időjárás és a rosszul megválasztott vonalvezetés is késleltette. Az alvállalkozók már a munka megkezdése után jelezték, hogy a vonal építési területe állandó árvízveszélynek van kitéve, és már 1912. szeptember 22-én vonal- és tervváltoztatást javasoltak, amit a fővállalat elutasított.⁶²⁸ Az alvállalkozók jelezték, hogy a vonal a Nyárad-völgyének a legmélyebb pontján, teknőben fekszik, így állandóan ki lesz téve az árvízveszélynek. Másrészt a völgy egy része már az építés kezdetén víz alatt volt, ezért a vonal menti mérnöki kitűző munkát nem lehetett elvégezni. Az alvállalkozóknak a vonal áthelyezésre és az ártéri hidak beiktatására tett javaslatai süket fülekre találtak a fővállalkozónál.⁶²⁹

A későbbi események beigazolták az alvállalkozók aggodalmát, 1913 júniusában és júliusában egymás után többször árvíz pusztított a Nyárad mentén, megrongálta az épülő helyi érdekű vasút töltéseit, tetemes részüket átszakította és elmosta, több helyen a részben kész hidakat alámosta. Az árvizek komoly károkat okoztak az építkezési vállalatnak. A károk okát többen abban is látták, hogy a vasútvonal völgyzárlatot képezett és nem a megfelelő helyre tervezték. A vármegye 1913. augusztusában feliratban fordult az újjáépítés és egyben a terv változtatása

624 Gidó, 2008b. 147.

625 ANDJM PTM-AT Fond 9. Nr. Inv. 109. dosar 27. 1916–521.

626 Uo. 1913–7473.

627 Uo. 1913–22180.

628 Zielinski, 1913. 60.

629 Uo.

érdekében a kereskedelmi miniszterhez.⁶³⁰ A már elkezdett vasútvonal irányát azonban nem lehetett megváltoztatni.

A pusztító árvizek leginkább a vasútépítési alvállalkozókat sújtották. Az alvállalkozók az árvíz után kétes hasznúvá vált üzletből úgy akartak szabadulni, hogy szakértői szemlét kértek az építési tervek műszaki felülvizsgálatára. A Magyar Építő Részvénytársulat a szakértői szemle ellenére kérte, hogy az alvállalkozók az eredeti tervek alapján folytathassák az építkezést ott, ahol a bizottság nem tett kifogást. Az alvállalkozók ebbe nem egyeztek bele, mire a fővállalkozó a hatóság segítségét vette igénybe és sikerült elérnie, hogy Köllő alispán biztosítsa a társaság jogát az építési munkák folytatására. Időközben a járásbírósg bírói zár alá vette az alvállalkozók anyagkészletét és szerszámaikat. Erre az alvállalkozók memorandumot intéztek a kereskedelmi miniszterhez és oltalmat kértek.⁶³¹

A vita országos feltűnést keltett. A viszálykodás odáig fajult, hogy az építési alvállalkozókat, Máthé és Vajkai mérnököket alispáni rendelettel csendőrszorongással távolították el az építkezésről. Az alvállalkozók a saját igazuk alátámasztása érdekében szakértőként felkérték Zielinski Szilárd műegyetemi tanárt, aki egy vasikos kötetben tette közzé a helyszíni szemlén szerzett tapasztalatait és véleményét. Zielinski kimutatta, hogy a fővállalkozó a Nyárad árterületére tervezte a vasútvonalat és több helyen eltért az 1908-as közigazgatási bejárásban kijelölt vasútvonaltól. Az alvállalkozóknak átnyújtott terveken nem tüntették fel az árvíz által veszélyeztetett helyeket. Zielinski szerint az alvállalkozóval kötött szerződést meg kell változtatni, akárcsak egyes helyeken a vonal vezetését. A töltések magasságát pedig meg kell emelni, továbbá az ártéri hidak számát és nyílásait növelni kell, a vasutat keresztező vizekknél, torrens jellegű patakoknál pedig átereszek építendőek.⁶³² Ennek értelmében a fővállalkozó több százezer korona kártérítéssel tartozott az alvállalkozóknak. Válaszként az engedményesek nevében Braun Gyula főmérnök zárlatot kért a munka színteréről távozott alvállalkozók anyag- és szerszámraktárára. Miután a járásbírósg ezt a zárlatot elrendelte, Braunék folytatták a vasútépítkezést az alvállalkozók felszerelésével. Az ügyben azonban fordulat következett be. A királyi tábla, Bedő Sándor, az alvállalkozók jogi képviselőjének fellebbezésére a zárlatot törvényellenesnek ítélte. Így a fővállalkozók vereséget szenvedtek, mert a vasútépítést nem folytathatták tovább szerszámok és a zárlat alól feloldott felszerelések nélkül. Az építés stagnálása a vasút engedélyét is veszélyeztette.⁶³³ A fővállalkozó kénytelen volt kiegyezni az alvállalkozókkal, így a munka ismét elkezdődött. A vita miatt azonban a vasút nem tudott elkészülni a tervezett időpontra, és az első világháború kitörésének következtében a forgalom előtti megnyitása tovább tolódott. A vasúthálózat

630 Egy havi közigazgatás. *Székely Napló*, XLIII. (1913. augusztus 12.) 124. sz.

631 Zavarok a h. é. vasút építésénél. *Székely Napló*, XLIII. (1913. november 4.) 168. sz.

632 Zielinski, 1913. 57.

633 A tábla és a kis gőzös. *Székely Napló*, XLIII. (1913. november 25.) 180. sz.

megnyitása végül két szakaszban történt meg. Az első szakaszban 1915. február 1-jén három vasútvonalrészlet, majd 1915. október 23-án újabb két vonalrészlet adtak át a forgalomnak:

a) *Marosvásárhely–Deményháza vonalrészlet* 1915. február 1-jén adták át, amely a Nyárad-menti vonal részét képezte. 49,577 km hosszú volt. Itt összesen 149 híd és áteresz, illetve 13 állomás és 3 vízállomás, 6 őrház és 85 útátjáró létesült.⁶³⁴ A pálya sík vidéken haladt, ezért nem volt szükség nagyobb földmunkára. A vonalrészlet állomásai a következők: kibővítették a marosvásárhelyi alsó állomást, Maroskeresztúr, Nagyteremi, Fintaháza, Folyfalva, Ákosfalva, Backamadaras-Szentgerice, Nyárádszentlászló-Szentháromság, Székelytompá, Nyárádszereda, Csíkfalva és Deményháza. Megállóhelyek létesültek: Meggyesfalva, Lőrincfalva, Jobbágyfalva és Búzaháza.⁶³⁵

b) *Maroskeresztúr–Mezőbánd vonal*. 1915. február 1-jén nyílt meg a 21,687 km hosszú vasútvonal. A vonalon 91 híd és áteresz épült, a legjelentősebb egy 70 m nyílású Maros-híd. Állomások: Mezőbergenye és Mezőbánd, ahol vízállomást is berendeztek. Ezen kívül 4 őrház és 58 útátjáró létesült.⁶³⁶

c) *Mezőbánd–Mezőméhes vonal*. Szintén 1915. február 1-jén adták át a forgalomnak. A vonal Mezőbánd állomásból indult ki. Nyugati irányba haladva a Marosludas–Beszterce helyi érdekű vasút Mezőméhes állomásába torkolt. A vonal hossza 27,695 km, hegyi pálya jellegű és összesen 103 híd és áteresz épült. A pálya mellett 4 állomás létesült: Mezőgerébenes, Fekete, Mezőpagozca és Mezősályi, továbbá Istentava megállóhely. Két helyen rendeztek be vízállomást: Fekete állomáson és Uzdiszentpéteren. A nyílt pályán 4 őrház és 73 útátjáró épült.⁶³⁷

d) *Deményháza–Parajd vonalrészlet*. A 23,433 km hosszú vasútvonal 1915. október 23-án nyílt meg. Hegyi pálya jellegű, állomásai: Nyáradremete, Szovátafürdő és Parajd. Az utóbbi állomáson bővítési munkálatokat is végeztek.⁶³⁸ Feltételes megállóhelyet létesítettek Nyárádköszvényes és Szakadát településeken.⁶³⁹

e) *Mezőbánd–Kolozsnyida vonal*. Az 56,913 km hosszú vasútvonalat szintén 1915. október 23-án adták át a forgalomnak, az előzőekhez hasonlóan hegyi pálya jellegű. Állomásai: Mezőmadaras, Mezősámsond, Szabéd, Mezőrűcs, Mezőszentmárton, Mezőkirályfalva, Nagynyulas, Teke, Kolozsnyida. Feltételes megállóhelyek: Komlód, Mezőakna és Tekei tanyák.⁶⁴⁰

634 *Magyar Királyi Államvasutak. Függelék az 1914/1915 számadási év üzletjelentéséhez*. Budapest, 1916, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (továbbiakban MÁV, 1916.) 6–7.

635 Uo. 6.

636 Uo. 7.

637 Uo.

638 *Magyar Királyi Államvasutak állapota és üzleti eredményei az 1915/1916-iki számadási évben*. Budapest, 1918, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (továbbiakban MÁV, 1918.) 8.

639 Uo. 9.

640 Uo. 7–9.

A MÁV kolozsvári üzletvezetőségének keretében 1915-ben – a történelmi Magyarországon utolsóként – megszervezték a Marostordai Helyi Érdekű Vasút Osztálymérnökséget. Az osztálymérnökség vezetője Török Kálmán mérnök lett, ő korábban Szabadkán, majd 1912-től a gyergyószentmiklósi osztálymérnökségen dolgozott.⁶⁴¹ Török Kálmánt 1919-ben a román hatóságok kiutasították Erdélyből, majd 1940-től, Észak-Erdély Magyarországhoz való visszacsatolása után a kolozsvári vasúti üzletvezetőség igazgatójaként tért vissza.⁶⁴²

A keskenyvágányú vasúthálózat további története nem tartozik a könyvben vizsgált időszakhoz, de ki kell hangsúlyozni, hogy a vonalhálózat jelentős szerepet töltött be a második világháború alatt. Ugyanis az új magyar-román határ kettémetszette az erdélyi vasúthálózatot, ezért Székelyföldnek nem volt vasúti kapcsolata Észak-Erdéllyel és az anyaországgal. 1940. október 1-jén elkezdődött a Szászlekenye–Kolozsnyagida vonal építése, amely összekötötte a marostordai keskenyvágányú helyi érdekű vasúthálózatot a Beszterce–Marosludas vonallal. A 16,2 km-es keskenyvágányú pálya építését a honvédség vasútépítő alakulatai végezték. Az elkészült vonalat 1940. december 15-én adták át a forgalomnak.⁶⁴³ A megépült pálya biztosította két éven keresztül – a Szeretfalva–Déda vonal megépüléséig – a vasúti kapcsolatot Budapest–Kolozsvár és a Székelyföld között.

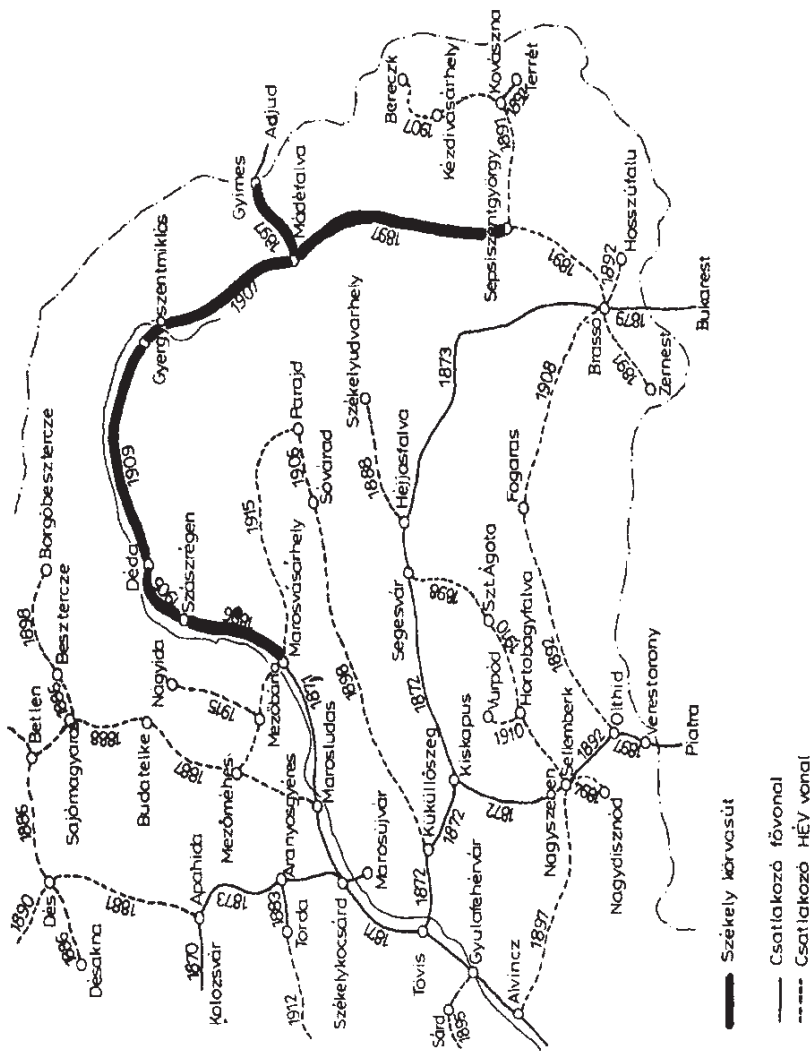
Összegzőként elmondhatjuk, hogy a Nyárad menti és mezősegi keskenyvágányú vasutak megépítésével a székelyföldi vasútépítések korszaka lezárult. A vonal kiépülésével Marosvásárhely ténylegesen vasúti csomóponttá, a mezősegi és Nyárad-menti termékek felvásárló központjává vált. Ezek a vonalak nyolc évtizeden keresztül szolgálták a kistermelők érdekeit, majd a második világháború után a Marosvásárhelyen dolgozó vidékiek munkába járását segítették.

A Nyárad-menti vasút hanyatlása az 1970-es években kezdődött. Első lépésben beszüntették a közlekedést a Szováta–Parajd közti szakaszon, a vasúti síneket felszedték és a pálya helyének nagy része beépült. A vasútvonalra a végzetes csapást a román vasúttársaság (CFR) és Traian Bănescu, az akkori közlekedési miniszter mérte, arra hivatkozva, hogy a vasúthálózat veszteséges, így 1997-ben leállították a forgalmat. Az elmúlt másfél évtizedben a vasútvonal és a hozzá tartozó épületek tönkrementek vagy más szerepet kaptak, a síneket több helyen illetéktelen kezek felszedték. A nyílt pálya befüvesedett vagy bokrok nőttek a talpfák és a sínek fölé. Az egykor virágzó keskenyvágányú vasútvonal pőfögő, lassú kis mozdonyaival már csak az emlékezetben és a képeken él.

641 Áthelyezés. *Székelység*, VIII. (1912. december 29.) 52. sz.

642 Az osztálymérnökségen egy szakaszmérnök, egy irodakezelő, 6–10 pályafelügyelő és 28–30 pályaoőr teljesített szolgálatot. A pályafelügyelő szakaszok székhelyei: Marosvásárhely, Mezőbánd, Mezőkeresztúr, Mezőméhes, Mezőriucs, Nyáradszereda, Nyáradremete, Teke, Parajd és Ákosfalva voltak. Horváth, 2004. 117.

643 Horváth, 1997. 138–139.



29. ábra. Az erdélyi vasúthálózat 1915-ben⁶⁴⁴

644 Horváth, 2004. 253.

IV. A vasút, mint a modernizáció eszköze a Székelyföldön

*„Jön a vonat, jön a vonat! Mindjárt itt az állomáson.
Akinek még jegye nincsen, egyszeribe jegyet váltson! Mennyi
ember, mennyi láda, mennyi kosár! E sok ember, e sok
dók-mók – vonatra vár, vonatra vár. Jön a vonat, jön a
vonat! Beszaladt az állomásra. – Gyorsan, gyorsan, szálljanak
be! Nem áll, csak egy szusszanásra. Van tolongás,
gabalyodás! Szaladgálnak jobbra, balra. Egyik leszáll a
vonatról. Másik felszáll a vonatra. Kocsiajtók becsapódnak.
A kalauz kiált: mehet! Füstöl, prüszköl a masina. Már indul
is. Isten veled.”¹*

A technika történetében érdekes színfoltot jelentett az 1829-ben megrendezett angliai mozdonyverseny. A történelemben először került arra sor, hogy nem emberi vagy állati erő mérte össze gyorsaságát, hanem az ember által megépített géperő feszült egymásnak. Ma már megszokott látványt nyújtanak az egymas mellett futó vasúti pályák, autópályák és a levegőt hasító repülőgépek. A modern közlekedés hajnalán a zakatoló, pöfögő vonatok azonban igazi csodaszámba mentek. Átalakult a tér- és az időbeli távolság. Több száz kilométert lehetett utazni egy nap alatt, az időjárás körülményektől függetlenül.

Az 1900-as párizsi vilákiállításán, a közlekedés fejlődését szemléltetve, feltűntették, hogy a történelem folyamán mennyi idő alatt lehetett megtenni a Párizs–Calais közti 295 km-es utat. A táv megtételére 1692-ben 7 nap, 1786-ban 3 nap, 1814-ben 40 óra, 1834-ben 28 óra, 1867-ben 5 óra, 1887-ben 4 óra, míg 1900-ban gyorsvonattal csak 3 óra 15 perc kellett.² A fenti adatok jelzik az utazás, az áruforgalom sebessége terén bekövetkezett változásokat. A vasút megjelenésével a több napos utak pár órára csökkentek. A vasúti felépítmények modernizálásával, a mozdonyok és kocsik fejlődésével újabb és újabb értékes percekert nyert az emberiség.

A pontos idő a vasúti közlekedés alappillére. Fontos mind az üzemkezelés, mind a személyforgalom szempontjából. A pontosan járó óra a vasúti közlekedés része volt. A szabályzott közlekedés megkövetelte az idő mérésének szabályozását. Minél sűrűbb lett a vasúthálózat és minél több tájegységet vontak be a vasúti forgalomba, annál inkább szükségessé vált az egységes vasúti idő bevezetése. Ezen a helyzeten kezdetben úgy segítettek, hogy többnyire az ország fővárosának idejét

1 Benedek Elek: *Jön a vonat! Cimbora*, (1928. január 20.) 2. sz. 25.

2 Szabolcsy Antal: *A közlekedés története*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 23–24) 15–16.

fogadták el a vasúttársaságok. Így 1876. március 2-tól a vasúti menetrendek összeállításánál a helyi idők helyett Magyarországon a budapesti időt használták, míg Ausztriában a prágai időt. A két időzóna között 11 perc volt a különbség.³ Az európai vasutakon kezdetben mintegy 21 különféle időzónát alkalmaztak és ez komoly gondot okozott mind a személy-, mind a teherforgalomban.⁴ Ezért szükségessé vált egy mindehol érvényes vasúti idő bevezetése, így került sor a greenwichi idő⁵ elfogadására. Angliában a vasúti időt már 1880-ban általános standardként vezették be, Németországban hivatalosan 1893-tól alkalmazták a zónaidőt.⁶

Az egységes zónaidő egyszerre lépett érvénybe az Osztrák-Magyar Monarchia összes vasútjain, 1891. október 1-jén. A vasúton addig alkalmazott budapesti és prágai idők helyett az új közép-európai időszámítás lépett érvénybe. A közép-európai (déli) 12 óra a régi időhöz viszonyítva Kolozsváron 34 perccel, Brassóban pedig 42 perccel volt előbb.⁷ A vasúton alkalmazott egységes időszámítást kiterjesztették a posta és távírda működésére, illetve az összes hivatalra is. Az új idő szerinti tájékozódás azonban csak lassan vált mindenütt elfogadottá. A sepsiszentgyörgyi *Székely Nemzet* tréfás írása jól tükrözi a zónaidő bevezetése után a helyi lakosság körében tapasztalható tájékozódási zavart: „*a katolikus harang állítólag a vasúti óra szerint harangoz a mi nagy bajt okozott annak idején a polgári fiúiskolánál, hol a szolga a napórát utána igazította, a református pedig, szintén a rendes idő szerint harangoz, azaz egy félórával hamarabb. Eddig még csak megvoltunk: a hivatalnokok mentek az irodába a katolikus harang szerint s jöttek a református szerint, lefeküdtünk a református szerint a felkelésnél követtük a katolikus. A gazdasszonyok, ha nem volt kész a leves, a katolikusra hivatkoztak, ha elégett a sült a reformátusra hivatkozva szörtőlődtek a rendetlen férjekre. ... Bizony sok bajt okoz az idő.*”⁸ A *Csiki Lapok* írja 1892-ben: „*A delet azonban a szokásos déli harangozás még most is a régi jóféle napidő szerint jelzi, a mi mindenesetre zavarólag hat a*

3 Frisnyák, 2001. 72.

4 Egy új vasúti idő. *Brassó*, VII. (1891. szeptember 26.) 36. sz.

5 A nemzetközi geodetikai kongresszus 1883 októberében Rómában kimondta, hogy mind a tudományos célokra, mind a világforgalomra nézve egy egységes időszámítást kell elfogadni és bevezetni. 1884 októberében 24 állam diplomáciai és tudományos képviselőiből álló konferencia ült össze Washingtonban, itt megállapodtak, hogy az egységes idő kiindulási pontja a greenwichi. Az európai időzónát három övre osztották. Az első a nyugat-európai, a második a közép-európai és a harmadik a kelet-európai idő. Mindegyik zóna ideje a szomszédostól 1 órával tér el. Az 1890. júliusban tartott vasút-igazgatói tanácskozáson az európai vasutak többsége elfogadta a zóna időt. Magyarországon Baross Gábor rendeletére 1891. október 1-től nemcsak a vasúton, hanem a közéletben is életbe lépett a közép-európai zónaidő, amelyből ugyan földrajzilag kiestek az ország keleti részei, de az egyöntetűség érdekében azokra is kiterjesztették ezt az időzónát. (<http://mek.oszk.hu/00000/00060/html/109/pc010909.html>. letöltve: 20007. 11. 27.)

6 Schivelbusch, 2008. 52.

7 Thirring Gusztáv: *Egységes idő*. Budapest, 1892, Klny. 53.

8 Az időről. *Székely Nemzet*, IX. (1891. július 19.) 110. sz.

nagyközönségre, mert az azon időhöz szokott nagy urat: a gyomrot lázadásba hozza.”⁹ A vasúti forgalom, a zónaidő bevezetése megszüntette a tradicionális helyi idő szerinti tájékozódást, megtörtént az idő egységesítése.

A vasúti forgalmi utasításban benne foglaltatott, hogy minden állomáson az előcsarnokban vagy a váróteremben, a pályaudvari restikben jól járó órákat kellett elhelyezni, ugyanúgy valamennyi olyan szolgálati helyen, amelyben a forgalommal összefüggő szolgálatot végeztek. A vasúti alkalmazottak, akik szintén ilyen jellegű munkakört töltöttek be, pontosan járó zsebórákat voltak kötelesek hordani. A mechanikus felhúzású óraszerkezetek pontosságának biztosítása nem kis gondot okozott, ezeket az órákat a MÁV-val szerződésben lévő pályaoráások felügyelték.¹⁰

Az első vasutak megépítésével megjelentek a *menetrendek*. A korai menetrendek – mivel a kiegyezésig a hivatalos nyelv a német volt – német nyelven jelentek meg. A magyar nyelvű sajtó természetesen rendszeresen közölte magyar nyelven a különböző vonalak menetrendjét. A kiegyezést követő „magyarosításnak” köszönhetően 1871. január 1-től hivatalossá vált a magyar nyelv használata a különböző nyilvános menetrendi kiadványokban.¹¹ A vasutakon a 19. században nem használták a napjainkban megszokott 24 órás időbeosztást, a menetrendben az időadatokat reggel, délelőtt, délután, este és éjjel megjegyzéssel egészítették ki. A MÁV keretében 1892-ben megalakult a Menetrendi Ügyosztály, így intézményes keretet kapott a különböző magyarországi menetrendek szakszerű egységesítése.¹² Szintén 1892-ben jelent meg először „*A Magyar Királyi Államvasutak és az Általa Kezelt Magánvasutak Menetrendje*” című utastájékoztató, amely egységesen közölte a Magyarországon közlekedő összes személyszállító vonat menetrendjét és a díjszabások fontosabb elemeit.¹³ Az utazó számára a menetrend egy megszokott tájékoztató ponttá vált. A menetrendek legújabb kiadásai sok család könyvespolcán megtalálhatóak voltak a 19-20. század fordulóján. A sajtó rendszeresen közölte a menetrendváltozásokat, így az utazó közönség otthonában értesülhetett a vonatok járásának időpontjáról.

A vasútnak köszönhetően, először az emberiség történetében, a tér összezsugorodott. A vasút új tereket nyitott meg, amelyek eddig nem voltak elérhetők, de ugyanakkor megsemmisítette a köztes teret, amit eddig az egyén az utazásai alkalmával teljes mértékben megtapasztalhatott. A vonat már csak az indulás helyét és a célállomást ismerte.¹⁴ A vasúttal tehát eltűnt a hagyományos utazásból jól ismert térbeli közelség, a táj gyorsan egymást követő filmkockák elmosódó

9 A zónaidő. *Csiki Lapok*, IV. (1892. augusztus 17.) 35. sz.

10 Pap János: A vasúti távközlőhálózat a XX. század első felében. In: *Magyar Vasúttörténet. 1915-től 1944-ig*. V köt. Budapest, 1997. Közlekedési Dokumentációs Kft. 219.

11 Gittinger Tibor: Szemelvények a magyar vasutak nemzetközi menetrendi együttműködésének, a jelentősebb külföldi- és belföldi összeköttetések kialakulásának történetéből. In: *Vasúthistoria évkönyv 1996*. (szerk. Mezei István)h. n. é. n. Közdotk Kft. 120. (továbbiakban Gittinger, 1996.)

12 Uo. 122.

13 Uo.

14 Schivelbusch, 2008. 45.

folyamatává vált. Az utazó szeme a sebesség miatt képtelen volt folyamatosan figyelni a vonatablak előtt elrohanó tájat, ezért gondolataiba merült, elszundikált, útitársával kezdeményezett beszélgetést vagy pedig olvasmányaiába merült. Megszűnt a hagyományos tér és idő érzése, megnyílt az út a száguldás előtt.

A vasút térbeli változást is okozott, átalakult az általa érintett települések képe, nem csak azért, mert társadalmi és gazdasági fejlődést hozott, hanem mert civilizációs mintákat is terjesztett, hatással volt az építkezésekre, háztartási szokásokra. Az állomás épülete melléképületeivel, a sínpálya bevágásaival, alagútjaival, hídjaival átalakította környezetét. Vasút nélkül már el sem lehetett képzelni egy várost.

A zárt kis régiók világa feloldódott, a különböző termékek most már pár nap alatt a kontinens bármely pontjára eljuthattak. A termékek és szolgáltatások ára összehasonlíthatóvá, állandóbbá és könnyebben meghatározhatóvá vált, megnőtt a javak forgalmképessége. A szállítási költségek és idő csökkenésével olyan termékek, amelyek addig tömegmértékű, raktározási vagy szállítási gondok miatt alig voltak szállíthatók, most a vasúti áruforgalom legfontosabb cikkeivé váltak. Ilyen például a kőszén, a különböző érc, vagy az olyan gyorsan romló élelmiszercikk, mint a tojás. A vasút hozzájárult a termékskála szélesítéséhez és növeléséhez. A javak árának csökkenésével szaporodott a fogyasztók száma, akik korábban nem engedhették meg maguknak egyes cikkek vásárlását. A társadalom fogyasztási szokásai átalakultak, a lakosság minden rétege bekapcsolódott a kereslet és kínálat forgalmába.

A vasút nemcsak a megnyitott vidék termelőinek kedvezett, hanem távoli vidékek termelőképességére is hatással volt. Egy adott terület termékei bármely piacon megjelenhettek, versenyre kelve a helyi árucikkkel, amelyek akár el is veszíthették addigi fogyasztóikat, ha nem voltak versenyképesek.¹⁵ A helyi gazdálkodás feltételei teljesen megváltoztak, új termelési ágak keletkeztek, a meglévők vagy fejlődésnek indultak vagy elveszítették jövedelmezőségüket. A szállítás modernizálása, olcsósága, a közlekedés sebessége, szabályossága, biztonsága, a szállítható javak tömegjellege által a vasút hatással volt a gazdasági élet minden ágazatára. A vasúti forgalom fejlődésére hatással volt a pályaudvarra vezető utak minősége, amely behatárolhatta az állomásokra érkező áruk körzetét. Hasonló összefüggés van a pálya és a természeti környezet között is.¹⁶

A vasútnak köszönhetően az ipar már nem a nyersanyag beszerzéséhez volt kötve, hanem ott telepedett le, ahol a konjunktúrának megfelelt. A nyersanyag beszerzése, éppen a szállítási költségek alacsony volta miatt, az ipari tevékenységet üzöknök nem okozott olyan gondot, mint korábban. A vasút maga is, mint minden új technikai felfedezés, egy sereg új találmányt hozott létre, amelyek mindegyike

15 Schvarczel Sándor: A vasutak valószínű bevételeinek előzetes meghatározásáról. In: *Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye* 1880. 14 évf. 5 füzet. 511.

16 Uo. 512.

egy-egy új, fejlődő iparág forrásává vált.¹⁷ A szén és a vas a vasútban találta meg legnagyobb fogyasztóját és a teherforgalom nagy részét is ezek az anyagok képezték. A második legnagyobb teheráru-cikket az erdei termékek képezték, majd a mezei és a malomipari termékek következtek. Az állami megrendelések, elsősorban a közszállítások, állandóságuk és nagy tömegük miatt, jótékonyan befolyásolták az iparfejlődést. A vasútépítések kezdetén a nyersanyag, az olcsó építőanyag és a gördülő felszerelések nagy része külföldről érkezett. Ez azért alakulhatott így, mert a közlekedési társaságok idegen kézben voltak és a magyarországi vonalaik szükségleteit az itteni termelés mellőzésével biztosították. Másrészt a hazai ipar kezdetben képtelen volt kielégíteni a vasútépítő társaságok igényeit.

Az állam a vasúti beruházásokat a hazai ipar fejlesztésére igyekezett felhasználni. A Közlekedési Minisztérium 1882-ben rendeletben kérte a közlekedési vállalatokat, hogy építkezési anyagot csak akkor vásároljanak külföldről, ha azok beszerzését belföldről nem tudják megoldani. Ugyanakkor készítsenek kimutatást a külföldről, illetve belföldről beszerzett javakról.¹⁸ A megalakult közlekedési vállalatok árkedvezmények, több éves szállítási szerződések és egyéb közvetlen támogatási eszközök segítségével nemcsak a már fennálló iparágakat erősítették és fejlesztették, hanem új iparágakat is meghonosítottak, mint például a vasúti talpa készítését.¹⁹

A vasútnak közigazgatás-szervező szerepe is volt. Az állam az új közlekedési lehetőség révén könnyebben tudta tartani a kapcsolatot a legtávolabbi vidékekkel is. A politikai elit korán felismerte a vasút ilyen jellegű fontosságát. Lónyai Menyhért már 1848-ban kifejtette, hogy *„ha hazánk vasúthálózatával birand, a közigazgatás központjához egy nap alatt eljuthatnak az ország legvégű széléről a tudósítások, részint egy nap alatt elmehetnek a rendeletek, vagy a kiküldött egyénei által megszemléltethetnek s elintéztethetnek.”*²⁰ A vasút átalakította a hadügyet és a hadviselés jellegét: gyorsabban meg lehetett valósítani a hadsereg szállítását és összpontosítását, illetve utánpótlással való ellátását.

A vasút pozitívan hatott a települések kulturális életére is. A Magyar Keleti Vasút kiépítését követően a könnyebben megközelíthető székely fővárosban mindennapossá váltak a színházi előadások és olyan kiváló színészek léptek fel Marosvásárhelyt, mint a nagygalambfalvi származású Feleki Miklós és felesége Munkácsy Flóra, vagy Jászai Mari. Egyre gyakrabban érkeztek színészek a most már csak pár órai vonatozásra lévő Kolozsvárról. Természetesen a közlekedés modernizálása nemcsak a tényleges értékeket képviselő kulturális intézmények mozgását könnyítette meg, hanem mindenféle egzotikusnak vagy furcsának tűnő

17 Forró Lajos: A vasutak, mint a modern társadalom és gazdasági élet megalkotói. In: *Vasúti és Hajózási Hetilap* XI. (1909. február 12.) 7. sz. 62-63.

18 Edvi-Méhely, 1910. 46.

19 Uo. 48.

20 Lónyai, 1848. 109.

társulatok és kétes egzisztenciájú személyek utazását is. „*A vasutunk megnyíltával reánk rohant egy tömeg sipládás, utcai hárfás, késnyelő s több mindenféle szembélyesztő.*”²¹ – írja a marosvásárhelyi *Székely Hírlap*. Marosvásárhelyen 1873 októberében egy japán társulat tartott gimnasztikai előadást,²² ez egyben azt is jelezte, hogy a város a vasút által most már a világ bármely részéről érkező szolgáltatása előtt nyitottá vált.

A vasút dinamizálta Magyarország gazdaságát és társadalmát, a fejlődés legfontosabb mozgatórugója lett. A következőkben a vasútnak a Székelyföld társadalmi és gazdasági folyamatokban betöltött szerepét mutatjuk be. Első lépésben azt vizsgáljuk meg, hogy hogyan hatott a vasút a székelyföldi tutajforgalomra és a közúthálózat fejlődésére.

IV. 1. A székelyföldi tutajozás

A vasút megjelenéséig a kontinentális közlekedést a belvízi hajózás és a közúti forgalom biztosította. Az új technikai találmány a hagyományos szállítási eszközök domináns helyzetének megszűnését jelentette. A tutajozás és a fuvarozás a székelyföldi vasútépítések ideje alatt élte utolsó nagy felvirágzását. A tutajozás a székelyföldi térség egyik legjelentősebb gazdasági-kereskedelmi tevékenysége volt. Tutajozással leginkább a Maros, kisebb mértékben a két Küküllő, az Olt és a Görgény folyókon foglalkoztak. A zord éghajlatú, kevésbé termékeny területeken a tutajozás és az erdőkitermelés a helyi lakosság legfontosabb kereseti forrása volt.

A Maros mentén a 19. század második felében tutajozással foglalkozó kereskedő társaságok jöttek létre. A szászrégeni fakereskedőket tömörítő „*Marosi tutajozást előmozdító társaság*” 1877-ben alakult meg. Ellenőrzése alá vonta a Maroson való tutajozást, rendezte, tutajozhatóvá tette a Maros medrét és vámokat szedett az ellenőrzése alatt álló folyamszakaszon.²³ A társaság tutajai, gerendákkal, deszkákkal, lécekkal megrakva Lippára, Aradra vagy Szegedre úsztak, ahol a fa értékesítését külön megbízottak végezték. A tutajokon teherként nagy mennyiségű deszkát, faragott fát, zsendelyt és szőlőkarót is szállítottak, nagyban növelve a vállalkozások gazdaságosságát. Barabás Endre, Maros-Torda vármegye monográfiájában megjegyezte, hogy „*A megye északi részeiben lévő hatalmas erdőségek fát száz meg száz fejsze döntögeti télen át, a Maros és mellékvizei a tavasi hóolvadáskor az úsztatott fák ezreitől van borítva, melyeknek nagy részét tutajokba kötve, a gyergyói tutajosok szállítanak le a Maroson Zámig.*”²⁴

21 Színészeink ügyében. *Székely Hírlap*, IV. (1872. február 17.) 14. sz.

22 A japáni társulat. *Székely Hírlap*, V. (1873. október 22.) 83. sz.

23 Tarisznyás Márton: *Gyergyó történeti néprajza*. Budapest, 1994, Akadémiai Kiadó. 74. (továbbiakban: Tarisznyás, 1994.)

24 Barabás Endre: *Maros-Torda vármegye és Maros-Vásárhely közgazdasági leírása*. Budapest, 1907, Pesti Könyvnyomda. (Megyei monográfiák 17–18.)106.

Az erdélyi vasútépítkezésekkel a faanyagszükséglet jelentős mértékben megnőtt. A Magyar Keleti Vasút Marosvásárhelyig vezető szárnyvonalának építések az építkezési vállalat Kutyfalvánál rakpartot létesített a tutajok részére, hogy a Maroson érkező faanyagot könnyebben lehessen kirakni.²⁵ Az a tény, hogy *Schuller Dániel*, a Szászrégenben székelő tutajtársulat elnöke a Marosvásárhely–Szászrégen helyi érdekű vasútvonal részvényese lett, jól példázza, hogy a tutajtársulat és annak tagjai is felismerték a vasútban rejlő lehetőségeket.

A tutajozás állandóan ki volt szolgáltatva a természetnek, az időjárásnak. Ha télen kevés csapadék hullott, fennállott annak a veszélye, hogy az alacsony vízállású Maroson nem lehet a tutajokat leúsztatni. Ha sok csapadék esett, akkor árvízveszéllyel, valamint a part mentén felhalmozott faanyag elsodrásával és a rakpartok károsodásával lehetett számolni. Az éles kanyarokban kiálló gyökerek, a folyón átvezető hidak pillérei, a gátak, a hirtelen áradások, a tutajok gyakori összeütközése és feltornyosulása könnyen veszélybe sodorta a tutajosokat. A tutajtársaságok így több ízben nem tudták kellő időben ellátni faanyaggal az alföldi fűrészgyárakat s egyre kevésbé tudták állni a versenyt a gyorsabb, olcsóbb és biztonságosabb vasúti szállítással. 1904-ben, a nagy szárazság miatt nem lehetett a Maroson a fát leúsztatni, ennek következtében több Maros-menti fűrészgyár átmenetileg szüneteltette a termelést.²⁶ A 19. század végén a Gyergyói-medencében is megjelentek a gőzfűrészek és gazdaságosabbá vált a fa helyi feldolgozása és készáruként történő értékesítése. A székely körvasút építésével párhuzamosan ment végbe az országút kiépítése a szűk Maros-völgyben. Az infrastruktúra fejlődésének, valamint a helyi fűrésztelepek kiépülésének köszönhetően a Marosról fokozatosan eltűntek a lassan úszó tutajok. A tutajozás utolsó, tiszavirág-életű fellendülése közvetlenül a második világháború utáni időre esik, amikor a megrongált vasútvonalak helyett a Marost kellett ismét igénybe venni. A múlt század '50-es éveitől a faanyagot gépkocsin szállították a feldolgozó üzemig, a tutajozás végképp megszűnt.²⁷

A Maroson mellett a Kis-Besztercén is virágzott a tutajozás. Az itteni tutajozást román, magyar, török, görög kereskedők bonyolították le, akik a fát, a Besztercén és a Szeret folyón át, egészen Galacig úsztatták.²⁸ Hasonló tutajozás zajlott a Görgény völgyében, ahol Laposnyától Szászrégenig, a mintegy 40 kilométeres utat úszva tette meg a faanyag. A görgényi tutajozás végét szintén a vasút jelentette, miután 1905-ben megépült a Szászrégen–Laposnya közti ipari keskenyvágányú vasút. A történelmi források arról árulkodnak, hogy az Udvarhely vármegye „*Havasalja*” régiójának települései, elsősorban Zetelaka foglalkozott tutajozással, a Nagy-Küküllőn. A tutajozás azonban csak kiegészítő szállítási mód volt a zetelaki

25 Az X-mvásárhelyi szárnyvonal. *Székely Hírlap*, II. (1870. április 27.) 34. sz.

26 A tutajozás válsága. *Maros-Torda*, V. (1904. július 7.) 27. sz.

27 Palkó Attila: Tutajozás a Maroson. In: *Korunk Évkönyv 1979*. Kolozsvár-Napoca, 1978. 209.

28 Tarisznyás, 1994. 175.

és környező települések számára, de az udvarhelyi szárnyvonal átadása után ez a tevékenység is fokozatosan megszűnt.²⁹

A tutajozás a nagyobb folyók és erdőségek környékbeli településeinek egyik legfontosabb kereseti forrása volt, minden esetben a vasút megjelenése és a fa helyben való feldolgozása szüntette meg ezt a több évszázados vállalkozást.

IV. 2. A székelyföldi közúthálózat

Lónyai Menyhért már 1848-ban rámutatott arra, hogy csak egy megfelelően kiépített közúthálózatra támaszkodva tudják a vasútvonalak a tőlük elvárt hatást kifejteni. „A vasút, mint közlekedési eszköz végtelen elsőséggel bír a közutak fölött, a vasutak miatt nem lehet nélkülözni a kőutakat, sőt a vasutakoni élénk forgalom megkívánja, hogy a hozzávezető csinált utak jó állapotban legyenek. (...) mert csak úgy részesülhetnek egész mértékben az ország minden vidékei a vasutak által szerzett élénk forgalom jótékonyosságában.”³⁰

Erdély és annak keretében Székelyföld útjainak korszerűsítése az 1850-es években kezdődött el. Az osztrák kormány katonai és gazdasági érdekeinek megfelelően modernizálta a bánsági, dél-erdélyi, illetve a Töröcsvári-, Ojtozi-, Vöröstoronyi- és Tömösi-szoroshoz vezető állami útvonalakat.³¹ Az állami közutak közül csak a Brassó–Ojtozi-szoros, a Nagyszeben–Segesvár–Székelyudvarhely–Csíkszereda–Gyimesi-szoros és a Torda–Marosvásárhely–Beszterce vonalak érintették Székelyföldet.³²

A kiegyezést követően a közutak a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe kerültek. Az állami utakat az éves állami költségvetésből építették és tartották fenn, műszaki szolgálatukat az államépítészeti hivatalok látták el. A törvényhatósági utak a törvényhatóságok hatáskörébe kerültek, építésük, fenntartásuk közmunkával és annak váltságösszegéből történt. A közutak a községek gondozásába kerültek. Megkülönböztettek: községi közlekedési (vicinális) utakat, illetve községi (közűlő) utakat.

Mikó Imre közlekedési miniszter már 1868-ban, az uralkodónak tett felterjesztésében rámutatott, hogy kiépítendő vasútvonalak csak úgy felelhetnek meg a hozzájuk fűzött várakozásoknak, ha a közforgalom egyéb eszközeivel szerves kapcsolatban állnak és minden közlekedési eszköz lehetőleg egymással párhuzam-

29 Hermann Gusztáv Mihály: Tutajozás a Nagy-Küküllőn. In: *Areopolisz. Történelem és társadalomtudományi tanulmányok IV.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Csíkszereda–Székelyudvarhely, 2004. Hargita Megyei Kulturális Központ. 50.

30 Lónyai, 1848. 96.

31 Szász, 1986. 1512.

32 Hanzely János: *Magyarország közútjainak története.* Budapest, 1960, Közdk. (Útügyi Kutató Intézet) 66. (a továbbiakban: Hanzely, 1960.)

mosan fejlődik.³³ A Magyar Mérnök Egylet tagjai több alkalommal jelezték, hogy az ország útjai nem felelnek meg a kereskedelmi igényeknek. A forgalom és valamennyi út terhelése a kereskedelem fejlődésével, a vasutak építéséhez szükséges anyagok szállításával növekedett. Az utak fenntartására pedig nagyobb mennyiségű építési anyagra lett volna szükség, amelyet az erre előirányzott összegből nem lehetett beszerezni. Az állam által fenntartott utak aránya ugyanakkor tovább csökkent, mert az illetékes minisztérium 1870. január 1-től a vasutakkal párhuzamosan futó utak egy részét átadta a vármegyék kezelésébe. A vármegyék azonban a már meglévő utakat sem tudták megfelelően fenntartani.³⁴ A mérnökegylet tévesnek találta a pénzügyi bizottságnak a Közlekedési Minisztérium költségvetése kapcsán kifejtett véleményét, miszerint: „Az egész út-hálózatunk, a vasutak időnkénti kiépítése folytán a jelen szükségéinek, s a forgalom követelményeinek többé meg nem felel, mert a vasútvonalakkal párhuzamos állami utak elvesztik jelentékenységüket.”³⁵

A Mérnök Egylet Közlönye 1871-ben rámutatott, hogy a figyelem teljesen a vasútvonalakra terelődött és minden vármegye küldöttsége az egyedül boldogítónak hitt vaspálya engedélyét próbálja kieroszakolni. Közben a vármegyei utak fenntartását elhanyagolják. A Mérnök Egylet jelezte, hogy a vasutak csak úgy tudják betölteni rendeltetésüket, ha jó közutakhoz kapcsolódva, egy-egy nagyobb vidéket szolgálnak ki.³⁶

A minisztérium a vasútállomások könnyebb megközelíthetősége érdekében, 1873-ban elrendelte, hogy minden vasúttársaság tartsa jó karban az állomásra vezető utakat és kimutatást kért azok állapotáról. A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság még 1872 szeptemberében a minisztériumhoz felterjesztett jelentésében kijelentette, hogy „A pályavidékünk egyes pontjait állomásainkkal közvetve vagy közvetlenül összekötő forgalmi utak állapota általában véve rendkívül rossz és néhol még karban lévő utak is teljesen hiányoznak. A létező utak részint város-ország vagy mezei utak melyek javítása s jó karbantartására azonban az illető megyei vagy községi hatóságok távolról sem fordítanak elég gondot, részint államutak melyek az akadálytalan forgalom szempontjából szinte sok kívánni valót hagynak hátra.”³⁷ A fenti jelentésből kiderül, hogy a vasúttársaságoknak, ha sikerül is az állomásokhoz vezető utakat modernizálniuk, ha az illető út egy elhanyagolt állami, törvényhatósági vagy községi útba kapcsolódik, akkor már nem tud megfelelni egy modern szállítási rendszer elvárásainak.

33 Mikó Imre: *A közmunka és közlekedési magyar királyi miniszternek az ország közlekedési eszközeinek állapotáról és a vezetésére bízott minisztérium tevékenységéről Ő Felségéhez intézett felterjesztése.* é.n.

34 Szemle a magyarországi és Magyarországot közelebbről érdeklő technikai vállalatok körében. In: *Magyar Mérnök és Építés Egylet Közlönye*, 1869. 3 évf. 5 füzet. 419.

35 Uo.

36 A kóutak fenntartásáról. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1871. 5 évf. 1 füzet. 47.

37 MOL K 173–87. csomó 9. tétel–1873–16504.

A közutak háttérbe szorulása azonban tovább tartott. Tisza Lajos, közmunka és közlekedési miniszter 1873-ban a vasúti hálózat nagymérvű fejlesztése kapcsán bemutatott tervjavaslatában számos országos fontosságú útvonalat javasolt az állami útvonalból való kihagyásra. Ilyen volt például a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó állami út Nagyvárad és Marosvásárhely közti szakasza.³⁸ A közutaknak a háttérbe szorulását jelezte, hogy az államépítészeti hivatalok száma 46-ról 21-re csökkent.³⁹ Az államépítészeti hivatalok száma akkor nőtt meg újra, amikor a vármegyei mérnöki teendőket ezekre a hivatalokra bízta (1877: XXIV tc),⁴⁰ ezért szükségessé vált, hogy minden vármegye megszervezze a maga államépítészeti hivatalát, amelynek feladatkörébe tartozott az utak fenntartása. 1875-ig a közutak hosszát mérföldben, ezt követően km-ben számították és tartották nyilván.⁴¹

A magyar közúthálózati rendszert számos hiányosság jellemezte. Az utakkal szembeni közigazgatási és műszaki elvárások nem voltak kellően szabályozva. Nem létezett olyan törvény, amely megállapította volna a törvényhatósági, illetve a községi közutak besorolási kritériumait. A törvényhatósági közutakra kivetett országos közmunka alapja a természetbeni munkaerőszolgáltatás volt. Igazságtalan, célszerűtlen és helytelen voltát a vármegyénél szerzett tapasztalatok is igazolták. A közutak közigazgatási és műszaki szolgálata nagymértékben függött a vármegyei alispán felfogásától és buzgalmától, akinek gyakran a személyes érdekekre is figyelemmel kellett lennie. A törvényhatósági és községi utak hálózatának fejlesztését a vasúti hálózat növekedése még inkább szükségessé tette.⁴² Több Maros-Torda-i birtokos 1885-ben nyílt levélben szólította fel a vármegyét, hogy a munkaerő fele részét a vicinális, vagyis a községi utakra fordítsák. „... közlekedő utaink, (...) éppen olyanok, mintha még csak tavaly vonultak volna itt át azok a hunok, akik Czigla mezején csatát vesztek és harci szekereik nyoma látszanék ott. (...) örökké csináltatjuk az utakat és soha sem jól: nagy darabokat fogunk fel s aztán csak megmutatjuk neki, hogy talán útnak kellene lenni (...). Milyen az eddigi s mostani ilyen útszínálás? Rendeletre ebül, kutyául kiárkolják, a kövecset megmutogatják neki, ami így nem ér semmit, azért kell a hatóságnak az utak színálásával örökké kínlódni, mert elég eréllyel sohasem jártak el.”⁴³ Tényleges eredmény azonban csak az állami úthálózat fejlesztése terén volt. A 19. század ’70-es és ’80-as éveiben készült el a székely vármegyét érintő Héjjasfalva–Gyimes, Sepsiszentgyörgy–Ojtozi-szoros, Marosvásárhely–Maroshévíz–Tölgyes és a Brassó–Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyergyószentmiklós útvonalak modernizálása.⁴⁴

38 Hanzely, 1960. 70

39 Uo. 71.

40 www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5788. (letöltve: 2011.04.25)

41 Czére, é.n. 167.

42 *Emlékirat közutaink állapotáról*. Budapest, 1903, Kiadta a Kereskedelemügyi M. Kir. Minisztérium. 12.

43 Közlekedő utaink. *Maros-Torda*, I. (1885. december 24.) 13. sz.

44 Uo.

A közutak építésénél és fenntartásánál legnagyobb mennyiségben követ használtak fel. Székelyföld területén több helyen kőbányák nyíltak, amelyek majd a vasútépítési célokra is termelnek. A kitermelt kőanyagot utakra kiszállítva kézi erővel zúzták apróra. A kőbányák többsége ideiglenes jelleggel bírt, de a hegyvidéki területeken elősegítették az úthálózat fejlődését. Komoly gondokkal küszködött azonban a Mezőség és a Kis-Küküllő menti térség, mivel itt hiányoztak a kőbányák vagy a kőkitermelésre alkalmas helyek. Ezek a térségek éppen a vasútépítéstől várták, hogy könnyebben juthassanak építkezési anyaghoz.

A közutakról és vámokról szóló 1890. évi I. törvénycikk⁴⁵ megváltoztatta mind a közutak korábbi osztályozását, mind a közúti teherviselést: rendezte az utak közigazgatását és műszaki szolgálatát. A közutaknak eddig ismert négy osztályát kettővel szaporította. Létrejöttek a vasúti állomásokhoz vezető utak és a magán-személyek, társaságok vagy szövetkezetek céljaira létesített utak osztályai. A vasúti hozzájáró utak fenntartása a törvényhatóság, a vasúti vállalat, az illető község, és az érdekelt kereskedelmi és ipari vállalat között oszlott meg. Ezeket az utakat a törvényhatósági közutak hálózatába sorolták be és minden település igyekezett ezt az útvonalat minél gyorsabban kiépíteni, rendben tartani, csinosítani. Így például 1892 telén Kovásznán jótékonyági bált rendeztek a vasúti állomáshoz vezető út befásítására.⁴⁶ Természetesen voltak negatív példák is: 1913-ban Gyergyószentmiklóson alig lehetett a vasútállomáshoz kijutni a rossz út miatt. *„Valóságos Istenkísértés a város közepéről kocsival indulni a vasúti állomásra vagy onnan a városba. (...) A vasúton egymásra halmozódik a tömérdek árú melynek befuvarozása 5-6 méterhátsáncként csak úgy lehetséges, hogy helyenként még két lovat fognak a megfelelő 2 ló elé.”*⁴⁷

A 19. század utolsó évtizedében Baross Gábor miniszter szakított elődei elképzelésével, amely szerint a közutak elveszítették közforgalmi jelentőségüket a vasutakkal szemben, ezért a vasútvonalakkal párhuzamos közutakat már nem kell építeni. Baross kifejtette, hogy *„A helyes közlekedésügyi politika megkívánja, hogy szerves összefüggésben álló különböző közlekedési ágak aránylagosan fejlesszenek, mert csak úgy várható az ország közlekedési ügyeinek egészséges fejlődése s azoknak az ország közigazgatási emelkedésre üdvös hatása.”*⁴⁸

Baross és munkatársai szerint az ország közlekedési hálózatának a vázát a vasút képezi és erre kapcsolódnak a szárazföldi utak, kiegészítve, pótolva, táplálva azt. A felgyorsult helyi érdekű vasútépítkezések is rámutattak a közút fontosságára. A vasutak ugyanis a saját természetükben rejlő forgalomfejlesztő hatásukat csak a közút segítségével tudták érvényesíteni. A nagyobb tömegű, kevésbé értékes áruk és nyerstermékek is forgalomképesekké váltak, ha jó utakon, olcsón juthattak vasútra. Ebben az értelemben a jó utaknak is megvolt a maguk forgalomteremtő

45 www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6364. (letöltve: 2011.04.25)

46 Kovásznán. *Székelyföld*, XI. (1892. január 21.) 6. sz.

47 Utmizériák. *Gyergyó*, XIII. (1913. március 22.) 12. sz.

48 Frisnyák, 2000. 47.

hatása. Másrészt a vasutak megkönnyítették az utak kiépítését olyan vidékeken, ahol nem állt rendelkezésre megfelelő kőanyag, mint például az Alföldön vagy éppen az erdélyi Mezőségen.

A közutak építését azonban sok esetben éppen a vasútépítés hátráltatta. A helyi érdekű vasutak rohamos építése elterelte a figyelmet a közutakról. Az önkormányzati testületek az utak építésére és karbantartására rendelt anyagi eszközöket nagyrészt a helyi érdekű vasutak segélyezésére fordították. Az útdó kulcsa jelentős mértékben megemelkedett azáltal, hogy a törvényhatóságok helyi érdekű vasúti célokra nagy összegű kölcsönöket vettek fel és ezzel a közúti alapok bevételeit lekötötték. A közút-alap felhasználása a vasút céljaira sok esetben helyi vitákat gerjesztett. Így például 1887-ben vita alakult ki a Brassó vármegyei törvényhatósági bizottság ülésén arról, hogy a közútalap terhére 150 ezer forintot ajánlott fel a vármegye a Brassó–háromszéki vasút építésére.⁴⁹ Sok község, amely nem volt érintett a vasút építésében és így közvetlen haszna nem származott abból, ellenezte ezt. A községek képviselőinek egy része kérte, hogy a szükséges pénz a vármegye, összes adófizetőjére adójuk arányában kivetendő, általános pótdó beszedése által teremtsen elő. A törvényhatóság azonban végül mégis a közút-alap terhére ajánlotta meg a pénzt.⁵⁰

A közútfejlesztés fontosságát a mérnöki egyesület a 19–20. század fordulóján is napirenden tartotta. Acsády Jenő mérnök 1902-ben kifejtette, hogy a közutak „... feladata nem kisebbedik, hanem ellenkezőleg fokozódik a vasúti hálózat terjedésével. Minden új vasútvonalnak forgalomfejlesztő hatása van bizonyos területekre, de ez a hatás csak akkor érvényesülhet teljes mértékben, ha annak a vidéknek megfelelő úthálózata van a vasút kiszolgálására. Arányba kell tehát állnia az úthálózatnak a vasúttal, hogy ennek közgazdasági haszna érvényesülhessen.”⁵¹ Acsády kifejti, hogy a vasúthoz kapcsolódó utak hálózata a század elején 530 km volt és ezek nagy része jó állapotban van, de gyakran használhatatlanok, ha valamely építetlen és időnként járhatatlan közútba torkollnak, mert így az állomás megközelíthetetlen.⁵²

A közutakhoz való viszony a 20. század első felében a gépkocsik megjelenésével módosult. A robbanómotor közúti forradalma átalakította a közúti forgalom tradicionális képét. A gépjármű-forgalom elterjedése kikényszerítette a közúthálózat általános modernizálását. Az állami szerepvállalás is erősödött, 1905-től lehetővé vált a vasúti hozzájáró utak építése az állami költségvetésből. Majd az 1907-től életbe lépett útállamosítási program évente mintegy 300 km törvényhatósági út megváltását tette lehetővé.⁵³

49 A helyi vasút ügye. Brassó, III. (1887. június 28.) 71. sz.

50 Uo.

51 Acsády Jenő: Közutaink közgazdasági és közgazdasági tekintetben. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egyesület Közlönye*, 1902. 36 évf. 3. füzet. 122. (a továbbiakban: Acsády, 1902.)

52 Uo. 127.

53 Erdősi, 2000a. 25.

Vármegyék	Állami utak (km)	Törvényhatósági utak (km)		Községi közlekedési közutak (km)		A vasúti hozzájáró utak (km)		Községi közdülő utak (km)
		összes	kiépített	összes	kiépített	összes	kiépített	
Csík	278	230	155	124	4	4	4	448
Háromszék	168	253	253	327	273	5	5	979
Maros-Torda	249	287	267	372	196	4	4	652
Marosvásárhely		31	21	-	-	-	-	-
Udvarhely	166	221	199	409	279	10	5	1053
Erdély	2880	4296	3843	6676	3922	75	53	12505

XI. Táblázat. Székelyföldi vármegyék közúthálózata 1913-ban.⁵⁴

A fenti táblázatból látható a székely vármegyék úthálózatának szerkezete és hosszúsága. A törvényhatósági, községi utak kiépítettsége vármegyénként eltérő. Leginkább Csík vármegye esetében beszélhetünk e téren jelentős elmaradásról, de a többi vármegye esetében is az első világháború előestéjén még jónéhány kilométernyi útról megállapítható, hogy nem felelt meg a kor követelményeinek.

A vasútépítkezések kapcsán a tutajozás és a közúti forgalom mellett a fuvarozásról is szót kell ejteni. A vasútépítések ideje alatt virágkorát élte a fuvarozás. A székely szekeresség vagy más néven fuvarosság jelentős történelmi múltra tekint vissza. Erre nézve, a legrégebbi adatok az úrbéri összeírásokból származnak. A kötelező jobbágyi szolgáltatások egyik formája volt a „hosszú út” (8 nap) és a „rövid út” (4 nap) évenkénti kötelezettsége.⁵⁵ A jobbágyság megszüntetése után a fuvarosság továbbra is a helyi lakosság egyik fontos kereseti forrása maradt.

A vasútépítkezésekhez szükséges nagy mennyiségű kavics, fa és más építőanyag szállítása, ahol nem volt tutajozásra alkalmas folyó, a munkálatok kezdeti szakaszában székereken történt. A Csík vármegyei vasútépítkezések ideje alatt a Maros menti és udvarhelyi fuvarosok szállították a helyszínre a szászrégeni és székelyudvarhelyi állomásokról az építkezéshez szükséges nyersanyagot, gépeket, szerszámokat. A székelység a vasútépítkezések idején leginkább az építőanyagok fuvarozásában vett részt, egy pár évig állandó keresethez jutva. A vasútépítkezések befejezése után a székereken való áruforgalom a rövidtávú teherforgalomra korlátozódott. A vasút által nem érintett vidékeken természetesen megtartotta domináns szerepét.

54 A M. Kir. Kormány 1913. évi működéséről és az ország közállapotairól szóló jelentés és statisztikai évkönyv. Budapest, 1915. Az Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. Könyvnyomdája. 168.

55 Tarisznyás, 1994. 168.

A gyergyói népi kereskedelem része volt a „borvizesség”, amelynek a gyökerei egészen a 16. századig nyúltak vissza. A hagyomány szerint Báthory Zsigmond fejedelem, köszvénye gyógyítására, borszéki vizet vitetett Gyulafehérvárra.⁵⁶ A modern korban is a borszéki borvíz (ásványvíz) szállításával kizárólag gyergyói, nagyobb részt szárhegyi és ditrói szekeresek foglalkoztak. Árusítási körzetük Erdély jelentős részét felölelte, de rendszeresen jártak Moldvába is. A vasút megépítéséig a borvizesek foglalkoztak különféle élelmiszerek és ipari cikkek szállításával is. A borszéki üveghutákban előállított üvegek olcsók voltak, így nem vigyáztak az üvegekre és a borvizes szekereken, hazafelé, volt hely az üres üvegek mellett különböző termékek szállítására. A vasút miatt változás állt be a borvizeség történetében. Az ásványvizet előbb a marosvásárhelyi, majd a szászrégeni, végül 1909-től csak a maroshévízi vasútállomások raktáráig kellett szállítani. Más termékek szállítása a vasút miatt szintén nem volt kifizetődő, a borszéki üvegyártás leállításával drága lett az üveg, és a szekereseknek fontossá vált az üvegek épségének megőrzése. A 20. század elején, a vasút megjelenésével a borvizeség visszaszorult, a borvíztöltőde és a legközelebbi vasútállomás közti területre korlátozódott.⁵⁷

A közút szerepe a gazdasági életben a 20. század első évtizedében fokozatosan növekedett. A székelyföldi utakon feltűnő automobilonok, teherkocsik egy új közlekedéspolitikai szükségességét vetítették előre. A vasúti közlekedés, szállítás alternatívájaként az 1910-es évektől egyre gyakrabban jelent meg az udvarhelyi és csíki sajtóban az automobilközlekedés beindítása a két székely vármegyeközpont között. A székelyföldi vasútvonal-tervek az első világháború előestéjén még fontos helyet töltöttek be a helyi politikai elit retorikájában, de egyre többször merült fel az automobil, mint egy olyan eszköz, amely helyettesítheti a vasutat. Ezáltal még fontosabbá vált a székely közúthálózat modernizálása, hogy az eleget tudjon tenni az új közlekedési eszköz kívánalmainak.

IV. 3. Székelyföldi iparvasutak

Az áruszállításra berendezett vasútvonalak legrégebbi alakját a keskenynyomtávú bányavasutak képezték, amelyekből kifejlődött a normál vasúthálózat. A bánya-, ipari-, erdei- és mezőgazdasági vasútvonalakon kezdetben lóvontatta kocsik haladtak. A 19-ik században épült, kimondottan áruszállításra berendezett vonalakon többnyire gőzmozdonyok közlekedtek, de előfordultak lóvontatására berendezett pályák is. A Magyarországon épített keskenyvágányú vasutak nyomtávolsága 0,76 m vagy 1 m. A Székelyföldön az első ilyen jellegű vonalak a normál nyomtávú vasúthálózat kiépítésével párhuzamosan jelentek meg. A vasútépítkezések ideje alatt a közelben lévő fa-, kavicskitermelő telepek, kő- és márványbányák könnyebb megközelítése érdekében létesültek ipari vasutak. A Csíkszereda–Gyi-

⁵⁶ Uo.

⁵⁷ Uo. 170.

mes vonal építésekor a közeli hegyekben kőbányák nyíltak, amelyeket kis iparvasutak kötöttek össze az épülő vonallal. Az ilyen jellegű pályák az építkezések befejeztével vagy átalakultak gazdasági, erdei vasutakká vagy megszüntek.

Kovácsna-Kommandó iparvasút

Székelyföld egyik legjelentősebb iparvasút-hálózata Kovácsna fürdőhelység és a környező települések erdőségei között – az egykori történelmi Orbaiszék területén – épült meg. Horn Dávid budapesti faipari nagykereskedő 1882-ben megállapodásra jutott Zathureczky Gyula báróval, aki hatalmas erdőterülettel rendelkezett a háromszéki Papolcz határában. A terület egészen a magyar-román határig terjedt. A megállapodást követően megindult a terület fakészletének kitermelése, az első fakitermelő-telepet a báró nevével Gyulafalvának nevezték el. A gyulafalvi ipartelep ünnepélyes megnyitására 1889. január 13-án került sor.⁵⁸ Az erdős területen volt található a Grenzkommandó, a vámház, amely a határvidék rendjére vigyázott. A fakitermelés megkezdésével modern utat építettek ki a vámházig, amely körül hamarosan egy új fakitermelő telep, a ma is létező Kommandó jött létre. A fakitermelő telepeket Kovácsnával és Papolccal kezdetben közüt,⁵⁹ majd iparvasút kötötte össze.

A Horn-féle vállalat versenyképes félkész termékekkel jelent meg a piacon: lucfenyő-deszkák, padlók, lécek, oszlop- és keretfák, seprűnyelek, zsindelek, cserzőkéreg és bükk vasúti talpfák. A vállalat termékei eljutottak Franciaországba, Olaszországba, Bulgáriába, Romániába és a Török birodalomba is. A kész termékeket a háromszéki vasút megépítése előtt Papolcra vitték, itt raktározták, majd fuvarosok szállították Brassóba, innen pedig vasúton jutottak a rendeltetési helyükre. A munkások nagy része székely volt, de mellettük szlovák munkásokkal is találkozunk, elsősorban gépkezelőként.⁶⁰ Rövid időn belül még két fakitermelő telep létesült: *József*, amely a vármegye főispánjáról, Pótsa Józsefről és *Gábor*, amely báró Apor Gábor alispánról kapta a nevét.⁶¹

A fakitermelés és a faanyag elszállításának megkönnyítése érdekében 1889-ben felmerült egy erdei iparvasút megépítésének a terve. A Gyulafalva-Kovácsna ipari vasút vonalának kijelölésére 1889. november 27-én került sor. A közigazgatási bejárás jelen voltak a vármegye vezető személyiségei, és az engedélyes Horn Dávid vállalkozott Lóv Gusztáv műszaki vezető és Horn Mór képviselték.⁶² A vonal építése gyorsan haladt és 1890. november 20-án sor került a 24 km hosszú iparvasút közigazgatási bejárására és ünnepélyes átadására.⁶³ A vasút kiindulási pontja a Kovácsna közelében található Térrét. A vonalba egy meredek oldalon,

58 A papolczi „gyulafalvi” ipartelep. *Székely Nemzet*, VII. (1889. január 6.) 4. sz.

59 A gyulafalvi telep. *Székely Nemzet*, VIII. (1890. július 22.) 114. sz.

60 Uo.

61 *Háromszék*, 1899. 294.

62 A gyulafalvi-kovácsnai iparvasút. *Székely Nemzet*, VII. (1889. november 30.) 185. sz.

63 A kovácsna-gyulafalvi iparvasút megnyitása. *Székely Nemzet*, VIII. (1890. november 25.) 182. sz.

1870 méter hosszban beiktattak egy vonatsiklót, olyképpen, hogy a terhelt kocsi saját súlyával felhúzta az alulról jövő kocsikat.⁶⁴ A Térrét és a sikló közti részt, amely lóvontatásra volt engedélyezve, 1891-ben átépítették mozdonyhasználatra.⁶⁵ A vonal 1892-ben tovább bővült a 11 km hosszú Gyulafalva–Karalyos iparvasúttal.⁶⁶

A kovásznai keskenyvágányú vonal és a Brassó–Háromszéki Helyi Érdekű Vasút között kezdetben nem létezett vasúti összeköttetés. Horn Dávid budapesti vállalkozó 1890. december 15-én előmunkálati engedélyt kért a kovásznai keskenyvágányú vasút Térrét állomása és a háromszéki helyi érdekű vasút Kovászna állomása között egy gőzmozdonyra berendezett vasútvonal kiépítésére.⁶⁷ A vonal építése 1892 nyarán kezdődött el. A kisvasút kovásznai végén normál és keskeny vágányokkal átszótt átrakót hoztak létre, hogy megkönnyítsék a teheráru átrakódását. A személyszállításra is berendezett vonal mentén Vajnafalván egy megálló létesült.⁶⁸ A Kovászna–Térrét közti 5,8 km hosszú, 0,76 m nyomközzel rendelkező vasút átadására 1892. december 3-án került sor.⁶⁹ A kovásznai keskenyvágányú vasúthálózat a fakitermeléssel párhuzamosan fejlődött, építése folyamatos volt. A vasút hossza 1900-ban már elérte a 45 km-t, ebből 25 km lóvontatású vasútként működött. Az I. világháború után újabb erdei vasútvonalak épültek, amelyek Nagybászka, Kisbászka és a Bodza (Buzău) folyók irányát követték. 1928-ra megépültek a Nehoiu–Varlaam–Komandó, Nehoiu–Varlaam–Komandó–Kovászna és Mărești–Tisita–Soveia–Zabola vonalak.⁷⁰ A virágzó erdei iparvasút-hálózat a 20. század utolsó évtizedeire azonban hanyatlásnak indult. Első lépésként 1969–1974 között megszűnt a Nehoiu-ba vezető Nagy-Bászka és Kis-Bászka völgyében futó vonal. A következő lépésben 1991-re felszámolták a Komandótól Gyulafalváig vezető vonalakat. A végső csapást a komandói erdei vasútra a fűrésztelep bezárása jelentette, 1999-ben.⁷¹

A kovásznai keskenyvágányú vasúthálózat mellett a térségben több erdei iparvasút létesült és működött. 1903-ban gróf Mikes Ármin zabolai birtokos 16 km hosszú vonal kiépítésére kapott engedélyt a gelencei fűrésztelep, a Zabola község határában található Cseremezőn létesítendő petőfalvi vasúti állomás és az ugyanott berendezett raktártelep között. Az ipari vonalat 1905-ben adták át a

64 A kovászna–gyulafalvi iparvasút megnyitása. *Székely Nemzet*, VIII. (1890. november 27.) 183. sz.

65 Vasúti helyi szemle. *Székely Nemzet*, IX. (1891. március 14.) 41. sz.

66 A gyulafalva–karalyosi iparvasút műtanrendőri bejárása. *Székelyföld*, XI. (1892. augusztus 8.) 63. sz.

67 ANDJC PJTS Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 3. 1906–6280.

68 Uo.

69 Tisza, 1996. 109.

70 Letenyei Tamás: A Kovászna–komandói erdei vasút. In: *Hobbym a vasút*. 1994. 3. sz. 4.

71 Werczberger Péter: Komandó múltja, jelene. In: *Székelyföld*, VIII. évf. 2004. október 10. sz. 150.

forgalomnak.⁷² Prázmár állomástól pedig egy 13 km hosszú, keskeny nyomtávú iparvasút működött az illyefalvi szénbányáig.⁷³

A Görgény-völgyi vasútvonal

A kolozsvári erdőigazgatóság 1903-ban eladta a Görgény-völgyében található kincstári erdők 10 évi fahozamát a Goldfinger és Teplánszky budapesti cégnek. Arra is kötelezettséget vállalt, hogy a Görgény-völgyében a fa leszállítására vasutat épít és azt a kitermelő cégnek 1905. szeptember végéig átadja.⁷⁴ A Kereskedelmi Minisztérium 1903. július 9-én kiadott 44683-as rendeletében engedélyezte a vonal közigazgatási bejárását, majd 1904. február 14-én kiadta a vasútépítési engedélyt.⁷⁵ A 46 km hosszú vonal részben sík terepen, részben pedig nehéz hegyi pályán haladt. Kiindulási pontja Szászrégen volt és Laposnyáig tartott, érintve Herbusztelepe, Görgényoroszfalu, Görgénysóakna, Görgénykásva, Görgényszentimre, Görgényoroszháza, Görgénylibánfalva, Görgényfancsal állomásokat. A vasútvonalat a kolozsvári állami erdőigazgatóság építtette Pallós Ármin budapesti vállalkozóval.⁷⁶ Érdemes megemlíteni, hogy az építkezés vezetője a korábbi székelyföldi vasútvonalak építéséről ismert Braun Gyula volt. A minisztérium 1904. szeptember 20-án kiadott rendeletében engedélyezte a korlátolt személyforgalmat az elkészült vasútvonalon.⁷⁷ Az építkezési vállalat a kisebb vízáteresztőket 2 m nyílásig betoncsövekből készítette, a nagyobb nyílású műtárgyakat beton vagy kő alappal, fa vagy vasszerkezettel. A 12 kg acélsíneket, a felépítményhez szükséges más fémszerkezett a diósgyőri vas- és acélgyár, a hernád völgyi Krompachi vas- és acélgyár, valamint a Kaszab és Breuer budapesti cég szállította.⁷⁸ A vasútépítéshez szükséges kavicsot a Görgény folyó medréből nyerték. A vasút azon szakaszainál, ahol közlegelőt érintett, a vonal két oldalán könnyű fakerítés készült, hogy megakadályozza az állatok kijutását a vasúti pályára.⁷⁹ A minisztérium engedélyével a szászrégeni MÁV állomástól Laposnyáig távbeszélő vonal létesült a már meglévő állami távirda-oszlopokon.⁸⁰ A vasútvonalat 1905. október 1-jén nyitották meg.⁸¹ A forgalom lebonyolítását három darab keskenyvágányú, 1905-

72 ANDJC PJTS Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 3. 1906–5327.

73 Papucs, 2006. 147.

74 A korlátolt közforgalmú görgényvölgyi erdei vasút műszaki felülvizsgálati jegyzőkönyve. 25. oldal. In: MOL K 246. 38-1906.

75 Uo. 3.

76 Görgényvölgyi vasút. *Marosvölgy*, III. (1904. július 24.) 28. sz.

77 MOL K 246. 38-1906-3.

78 Uo. 35.

79 Uo. 44.

80 Uo.

81 Uo. 9.

ben készült, szertartályos gőzmozdony⁸² végezte.⁸³ A személyszállítást három darab 24 személyes, III. osztályú kocsit biztosította. A fülkék megvilágítását a fülkék válaszfalában elhelyezett repceolaj lámpák szolgáltatták, fűtésre pedig kályhákat szereltek be. A teherforgalmat három darab fedett, zárt teherkocsi és 84 darab erdei vasúti kocsi tette lehetővé.⁸⁴ A vonal hivatali teendőit a MÁV személyzete látta el, mintegy 64 fővel.⁸⁵

Általános gyakorlat volt, hogy a vasútvonalak mellett megjelenő fűrésztelepek és a 19–20. század fordulóján felépülő fatelepek tulajdonosai a szállítás megkönnyítése érdekében iparvasutakat létesítettek a legközelebbi állomásokig. A 20. század elején országszerte megfigyelhető az erdei és gazdasági vasutak térhódítása. A székely körvasút utolsó szakaszának megépítése révén a Beszterce-, Gyergyói- és Kelemen havasok érintetlen erdőségei elérhető közelségbe kerültek. A Maros felső völgyében a 20. század első két évtizedében egymás után alakultak a fakitermelő részvénytársaságok, amelyek a kitermelésre szánt hatalmas erdőségeket és fűrésztelepeiket ipari vasúttal kötötték össze. A Maros Tutaj Kereskedelmi Részvénytársaság 1911-ben Maroshévíz településből kiindulva a Kelemen patak völgyében 17 km ipari vasutat létesített.⁸⁶ A Maros-völgyi Fakitermelő Részvénytársaság 1910-ben engedélyt kapott egy keskenyvágányú erdei vasút kiépítésére „*Maroshéviztől Székelypatakán fel Bélborba és innen a Kis Besztercén a Hollósarkáig vezet fel mintegy 20 kilométer terjedelemben.*”⁸⁷ A végül 23 kilométer hosszúságú vasútvonal átadására a következő évben (1911. november 16-án) került sor.⁸⁸ A Lomás cég galócási⁸⁹ fűrészgyáratól a Lomás völgyébe egy 35 kilométeres iparvasút⁹⁰ épült ki, amely átadására az előbbi vasúttádatást követő napon (1911. november 17-én) került sor.⁹¹

Az iparvasutak felsorolása nem teljes, Székelyföld területén több száz kilométernyi erdei, gazdasági vasút épült, a legtöbb ideiglenes jelleggel. Gazdasági szerepük azonban nem elhanyagolható. Hozzájárultak az általuk érintett térség gazdasági fellendítéséhez, életképessé tették az elszigetelt ipartelepeket, lehetővé tették a szállítás megkönnyítését és nem utolsósorban munkalehetőségeket teremtettek a helyi lakosság számára.

82 A kisebb forgalmú helyi érdekű vonalakon, illetve a keskeny nyomtávú pályákon kisebb teljesítményű mozdonyok közlekedtek, a működéshez szükséges víz- és szénmennyiséget a mozdonyon helyezték el, így nem volt szükség külön szerkocsi alkalmazására.

83 A mozdonyok jelei GEV és pályaszámuk 1810, 1811 és 1812 volt. MOL K 246. 38-1906-370.

84 Uo. 371-373.

85 Görgényvölgyi vasút. *Marosvölgy*, III. (1904. július 24.) 28. sz.

86 Műtanrendőri bejárás a Maros Tutaj Kereskedelmi Részvénytársaság cégnél. *Maroshévízi Hírlap*, I. (1911. november 5.) 20. sz.

87 Új erdei iparvasút. *Székelység*, VI. (1910. december 25.) 52. sz.

88 A „Marosvölgyi Fakitermelő rt.” cég. *Maroshévízi Hírlap*, I. (1911. november 19.) 21. sz.

89 A galócási fűrésztelep 1911-ben létesült a Lomási erdőipari részvénytársaság által. Új gyártelep. *Maroshévízi Hírlap*, I. (1911. július 2.) 2. sz.

90 A vasútvonal kiépítése Székely Andor, Fischer Ödön és Propper Ignác vállalkozó mérnökök érdeme. Helyesbítés. *Maroshévízi Hírlap*, I. (1911. november 26.) 22. sz.

91 A „Marosvölgyi Fakitermelő rt.” cég. *Maroshévízi Hírlap*, I. (1911. november 19.) 21. sz.

IV. 4. Vállalkozók, mérnökök, munkások a székelyföldi vasútépítkezéseken

A székelyföldi társadalom a vasúttól remélte gazdasági és társadalmi gondjainak megoldását. A vasútépítkezések adta munkalehetőségek a székelység kíván-dorlásának csökkenésével biztattak. A vasúti személy- és áruforgalomtól várták a székely gazdasági élet, fürdőkultúra, turizmus fellendülését, a székely kisvárosok gazdasági és kulturális központtá válását.

A székelyföldi vasútépítkezéseknek egy kevésbé kutatott részét képezik az építkezések és a későbbi helyi érdekű vasutak igazgatásának háttérében álló részvénytársaságok és bankok. Az állam és a társasági magánvasúti vállalkozások között annyi volt a különbség, hogy az állam a törvényhozás felhatalmazása alapján kölcsönkötvények kibocsátásával szerzett pénzt, míg a társasági vasutaknál az engedélyes részvénytársaságot alapított és a pénzbeszerzés részvénytársasági alapon történt.⁹² A helyi érdekű vasutak engedélyezésekor megalakult részvénytársaságokban helyet kaptak a helyi gazdasági, politikai vezetők, valamint a vasútépítést finanszírozó bankok képviselői. A részvénytársaságok tagjainak nagy része a vasúti forgalom megindulása után inkább dekoratív szerepet töltött be, hiszen a vonalak üzemkezelését a MÁV látta el. Másrészt egyes személyek több vasúti részvénytársaságnak is tagjai voltak, így érdemi munkát nem fejtettek ki. A részvénytársaságok igazgatóságában a fontosabb pénzügyi intézetek képviselői is ott voltak, ami komoly előnyöket biztosított számukra az illető vidék gazdasági és pénzügyi életében.

A székelyföldi helyi érdekű vasutak finanszírozásának háttérében a magyar és osztrák bankok mellett a német befektetők álltak. A forgalom beindulása után pedig több német pénzügyi intézet képviselőit ott találjuk a helyi érdekű vasúttársaságok igazgatóságaiban. A 20. század elejére a Brassó–Háromszék vasútvonal részvényeinek 31%-át az Eisenbahn Bank Frankfurt német társaság birtokolta, míg az udvarhely vármegyei vicinális alaptőkéjének 49%-a a szintén frankfurti Eisenbahn Renten Bank kezében volt.⁹³ A két székely vasútvonal építésénél, majd a későbbi működtetésénél, mint ahogy korábban is láttuk, a frankfurti Erlanger bankház működött közre. A Kis-Küküllő-völgyi vasútvonal részvényeinek a többségi tulajdonosa a Magyar Agrár- és Járadék Bank lett, amelynek háttérében szintén német tőke húzódott meg. A Maros-Torda helyi érdekű keskenyvágányú vasúthálózat mögött is a Magyar Agrár- és Járadék Bank állt. A kis tőkével rendelkező helyi pénzügyi intézetek is megpróbálták bekapcsolódni a vasútépítési vállalkozásba, mint ahogy az Udvarhely vármegyei vicinális esetében is láttuk.

92 Maurer, 1910. 26.

93 Nagy Róbert: Külföldiek tőkebefektetései a Székelyföldön 1880–1918. In: *Areopolisz. Történelem és társadalomtudományi tanulmányok VIII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2008, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 123. (továbbiakban: Nagy Róbert, 2008.)

Ezek a pénzintézetek azonban inkább az előkészítő munkálatokban játszottak szerepet, a tényleges pénzügyi műveletek irányítása a nagy bankok kezében volt. A székelyföldi vasútépítkezések háttérben meghúzódó pénzügyi műveletek, kapcsolatok feltárására újabb kutatások szükségesek, az átnézett forrásanyag ilyen szempontból kevés adattal szolgált.

A korábbi fejezetben, egy-egy vasútvonal részletes tárgyalásakor külön-külön megismerkedtünk a vállalkozókkal, mérnökökkel és munkásokkal, most mintegy összegzésként is érdemes ismét felidézni, hogy kik vettek részt az építkezéseken.

A legtöbb vállalkozó az építkezésben érdekelt országgyűlési képviselőktől, mérnököktől, a helyi gazdasági vállalkozásban érdekelt személyektől szerzett tudomást az illető régió vasútépítési terveiről. A vállalkozók nagy része nemcsak a vasút, hanem más középítkezési munkálatokban is kipróbálta tehetségét, rátermettségét. Jónéhányuknak a székely vasútépítkezésbe való bekapcsolódás csak egy munka volt a sok közül. Ha időrendi sorrendben vesszük, akkor elsőként az angol *Waring Brothers és Eckersley* céget kell megemlíteni, amely elkezdte az erdélyi fővasúthálózat építését de – mint ahogy korábban is láttuk – kivonult az erdélyi vasútépítkezésekből és végül a magyar állam fejezte be a vonalat. A székelyföldi vasútépítkezéseknél, ahogy a XII. táblázatból is kiderül, magyar, osztrák vagy német vállalkozókkal találkozunk.

A székelyföldi vasutak építése nagyrészt budapesti vállalkozók irányításával történt. Arnold Leó német származású vállalkozó bekapcsolódása a háromszéki vasútépítésbe feltehetően annak köszönhető, hogy a vonal pénzügyi finanszírozását a frankfurti Erlanger bankház biztosította. A Gross A. Bischof bécsi vállalkozó cég, Fischer Henrik budapesti vállalkozóval együtt, ismertek voltak Magyarországon, részt vettek a Máramaros–Körösmező–határszél (1894–1895) közti vasútvonal építésében is.

A székelyföldi vasútépítkezéseken összesen tizenkét budapesti fővállalkozó vett részt. A vasútépítő vállalkozók többsége nyereségre tett szert az építkezések ideje alatt. Talán kivételnek lehet tekinteni Kutlányi János budapesti vállalkozót, akinek a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasút megépítése után pénzügyi gondjai voltak. 1889 augusztusában kénytelen volt eladni a budapesti IV. kerületi Kötő utcai ingatlanját, amelyet már jelentős kölcsön terhelt. A kölcsönt a vállalkozó a Pesti Magyar Banktól és az Első Magyar Iparbanktól vette fel.⁹⁴

A székelyföldi vasútépítkezés legaktívabb mérnökei Braun Gyula és Linzer Ármin voltak. Az ő nevükhöz fűződik a marosvásárhelyi cukorgyár megépítése.⁹⁵ A cukorgyár befejezése után a két vállalkozó bejelentkezett az 1895. január 4-re meghirdetett marosvásárhelyi katonai laktanya építési pályázatára is. A *Marosvidék* című helyi lap nagy esélyt látott arra, hogy ők nyerjék el az építési engedélyt: „... több és több személyi ismeretséget és személyi összeköttetést szerevez,

94 BFL. VII. 173 Gászner Béla közjegyző iratai 1889–1876.

95 A cukorgyárat 1894-ben adták át. A m-vásárhelyi cukorgyár. *Marosvidék*, XXIII. (1893. november 26.) 26. sz.

*gavalléros eljárásaik által ma már igen jó névnek örvendnek, s mint „cukros” mérnökök édeskésen becéztető jelzőt szerezhettek maguknak akiknek üzleti érdekükben áll, hogy ezen jelentékeny vállalat ha lehet ne is menjen ki a kezük közül...”*⁹⁶ A laktanya építését azonban végül Ursits Lipót és fia aradi vállalkozók kapták meg.⁹⁷ A sikertelen pályázat után Braun és társa, Linzer Ármin 1895-ben elnyerte a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasútvonal építésének jogát és, mint ahogy korábban láttuk, sikeresen, határidő előtt befejezték a pálya építését. Ezt követően jelentkeztek a Kis-Küküllő-völgyi vasút kiépítésére, de végül nem ők kapták meg a munkát.⁹⁸

Braun Gyula önállóan is vállalkozott, részt vett a háromszéki vicinális építésénél, mint vasúti mérnök.⁹⁹ A vasúti munkálatok befejezése után pedig ő irányította 1892-ben a brassói honvéd laktanya építését. A 20. század első évtizedében ismét feltűnik Braun Gyula a Székelyföldön. Az 1904–1905 közt épült Görgény-völgyi iparvasút, illetve 1906-ban a Sóvárád–Parajd helyi érdekű vasútvonal építésvezetője, majd ő lett a Maros–Torda helyi érdekű keskeny nyomtávú vasúthálózat építését elnyerő Magyar Építő Részvénytársaság helyszíni építésvezetője. Braun Gyula személyében egy olyan vállalkozóval van dolgunk, aki öt székelyföldi vasútvonal építésénél és két nagyobb szabású középítkezésnél is részt vállalt.

Braun és Linzer mellett visszatérő vállalkozónak számít Fábíán Lajos budapesti mérnök, aki két kisebb szabású vasútépítésnél, a Szászrégen–Déda, illetve a Kézdivásárhely–Bereck vonalaknál dolgozott. Pallós Ármin budapesti mérnök pedig a Madéfalva–Gyergyószentmiklós vonal és a Görgény-völgyi iparvasút építkezési vállalkozója volt. Pallós Ármin esetében még érdemes kitérni arra, hogy 1906-ban a gyergyóalfalusi közbirtokosságtól 6864 hold erdőt vásárolt meg 4,8 millió koronáért.¹⁰⁰ Pallós és Braun együtt vett részt ebben a fakitermelési vállalkozásban.¹⁰¹ Így látható, hogy egyes vasútépítő vállalkozók Székelyföld legfontosabb gazdasági erőforrásából, az erdőből is igyekeztek nyereségre szert tenni.

Braun Gyula, Linzer Ármin, Fábíán Lajos és Pallós Ármin esete mutatja, hogy egyes vállalkozók egy adott vasútvonal megépítése után ismét visszatérnek a térségbe, szerepet vállalnak a térség középítkezéseinek vagy más jellegű vállalkozásaiban. Sikeres munkáik biztosítékot jelentettek a helyi elit számára, akik szívesen bízták meg őket újabb munkákkal.

96 Városi közügyek. *Marosvidék*, XXV. (1895. január 1.) 1. sz.

97 A nagy laktanya építése. *Marosvidék*, XXV. (1895. április 14.) 35. sz.

98 ANDJM PJTM. Fond 73. Nr. Inv. 335. dosar 2. 1895–50.

99 A háromszéki vasút műtanrendőri bejárása. *Székely Nemzet*, IX. (1891. november 28.) 184. sz.

100 Az alfalvi közbirtokosság panasza. Gyergyó, XII. (1912. november 24.) 47. sz.

101 BFL Budapest Királyi Törvényszék Peres Iratok VII. 2. c. 1906. 1382.

Vasútvonal	Vállalkozók
Székelykocsárd–Marosvásárhely (1871)	<i>Waring Brothers</i> és <i>Eckersley</i> angol cég, majd a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság.
Marosvásárhely–Szászrégen (1886)	<i>Deutsch Lajos</i> és <i>Kohner Adolf és fiai</i> budapesti vállalati cég ¹⁰²
Héjjásfalva–Székelyudvarhely (1888)	<i>Kutlánya János</i> budapesti vállalkozó. ¹⁰³
Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely (1891)	<i>Arnold Leó</i> mainzi vállalati cég. ¹⁰⁴
Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda (1897)	<i>Linzer Ármin</i> és <i>Braun Gyula</i> budapesti vállalkozók. ¹⁰⁵
Csíkszereda–Gyimes–magyar–román határ (1897)	<i>Gross A. Bischof</i> bécsi vállalkozó cég ¹⁰⁶ és <i>Fischer Henrik</i> budapesti vállalkozó.
Balázsfalva–Dicsőszentmárton–Sóvárad (1898)	<i>Zielenski Szilárd</i> budapesti vállalkozó ¹⁰⁷
Szászrégen–Déda (1905)	<i>Fábián Lajos</i> , <i>Minde Lajos</i> és <i>Somlyó József</i> budapesti vállalkozók társvállalkozása. ¹⁰⁸
Sóvárad–Parajd (1906)	<i>Braun Gyula</i> budapesti vállalkozó ¹⁰⁹
Kézdivásárhely–Bereck (1907)	<i>Fábián Lajos</i> budapesti vállalkozó. ¹¹⁰
Madéfalva–Gyergyószentmiklós (1907)	<i>Pallós Ármin</i> budapesti vállalkozó ¹¹¹
Gyergyószentmiklós–Déda (1909)	<i>Schiffer Miksa</i> budapesti vállalkozó ¹¹²
Maros-Torda helyi érdekű keskeny nyomtávú vasút (1915)	<i>Magyar Építő Részvénytársulat</i> , építésvezetője <i>Braun Gyula</i> budapesti vállalkozó ¹¹³

XII. táblázat. A székelyföldi vasútvonalak és vasútépítési vállalkozók.

A vasútépítkezéseknél megszokott volt, hogy a vállalkozók több szakaszra osztották fel a vonalakat és azokat mérnöki végzettségű alvállalkozóknak adták ki. A vasútépítő mérnökök neveit, származási helyét nem minden esetben sikerült fellelni a levéltári források vagy a sajtó oldalain. A Magyar Keleti Vasút építésénél kezdetben angol, majd osztrák, magyar mérnökök dolgoztak. A Waring társaság alkalmazottja volt Puskás Tivadar, aki mint műszaki ismeretekkel rendelkező,

102 A marosvásárhelyiszászrégeni vasút. *Maros-Vidék*, XVI. (1886. január 24.) 4. sz.

103 MOL K 173-935. csomó-3. tétel-1887-232.

104 A brassó-háromszéki helyi érdekű vasút. *Ellenzék*, XI. (1890. május 3.) 100. sz.

105 MOL K 229-800. csomó-2. tétel-1898-3382.

106 MOL Z MÁV Igazgatóság Bizalmas iratai. 1524-2 doboz-1895-93062.

107 A vasutunk építéséhez. *Kis-Küküllő*, VII. (1897. január 17.) 3. sz.

108 Mégis lesz vasút. *Gyergyói Hírlap*, VII. évf. 1904. július 26. 30. sz.

109 MOL Z 1527-30. doboz-1905-236367.

110 Kézdivásárhely–beregki vonal megnyitása. *Székely Újság*, IV. (1907. szeptember 15.) 170. sz.

111 Székely vasutak építése. *Gyergyó*, V. (1905. február 19.) 8. sz.

112 A székely vasutak. *Gyergyó*, VII. (1907. július 7.) 27. sz.

113 ANDJM PTM-AT Fond 9. Nr. Inv. 109. dosar 27. 1911.

angolul tudó személy nagy segítségére volt az angol mérnököknek a Nagyvárad–Kolozsvár vonal építésénél.¹¹⁴ A Kolozsvár–Székelykocsárd pálya építését a Magyarországon letelepedett, norvég származású Gregersen Gudbrand, Nilsen Magnus és Bandesohn családok tagjai vállalták el.¹¹⁵ A Marosvásárhely–Szászrégen vonal építésénél magyar, osztrák mérnököket találunk.¹¹⁶ A kevés adat alapján is azt feltételezzük, hogy az alvállalkozók a Monarchia egész területéről érkezhettek.

A különböző építkezési anyagok előállítására, majd az építkezés színhelyére való szállítása szintén alvállalkozóknak volt kiadva. Ez esetben leginkább helyi vállalkozókkal találkozunk. Előfordult az is, hogy a vasútépítési engedélyt nyert személy jelenik meg, mint alvállalkozó egy adott munkafázisra vagy az építkezési anyag előkészítésére. Ilyen például Ugron Gábor, aki az udvarhelyi vicinális engedélyese, de az építkezések megkezdése után, mint alvállalkozó, szerződést kötött Kutlányai építkezési vállalkozóval talpa, átereszek és hidakhoz szükséges cserefa szállítására. Ugron megvásárolta az Udvarhely vármegyei pálfalvi római katolikus egyházközség tölgyerdejét, kitermeltette és a faanyagot a vasútépítés helyszínére szállította.¹¹⁷ Ugron Gábor esete egyedi a székelyföldi vasútépítésekénél, hiszen egy személyben a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vicinális engedélyese, az épülő vasútnak bankja által kölcsönt nyújtó személy és építkezési anyagot előállító alvállalkozó. Ezen kívül még a Brassó–Háromszék és a Marosludas–Beszterce helyi érdekű vasúti részvénytársaságok igazgatósági tagja. Ugron minden szinten megpróbálta kihasználni a vasútépítés nyújtotta pénzügyi lehetőségeket.

A vasútépítkezések megkezdése előtt Csík vármegyében 1894 decemberében jött létre a helyi birtokosságot tömörítő „*Csiki Vasútépítkezési és Élelmezési Részvénytársaság*”.¹¹⁸ A részvénytársaság elnöke Molnár József országgyűlési képviselő volt.¹¹⁹ A társaság még a vasútépítési pályázat meghirdetése előtt jogot nyert arra, hogy a Csíkszereda–Gyimes vasút építéséhez szükséges faanyagot, kavicsot, téglát előállítsa és leszállítsa. Ezen kívül élelmezési és italárúsítási jogot nyert a Tusnád–Csíkszereda, illetve Csíkszereda–Gyimes vonalra. A társaság fűrésztelepeket állított fel Csíkszentkirályon, Gyimesközéplekon. Gyárat is létesített az előbbi helyen, ahol napi 8–9 ezer darab téglát állítottak elő. Barakkokat épített, ahol ételt és italt szolgáltak fel a munkásoknak.¹²⁰ A társaság üzletvezetője, Markovics Sámuel, Gyimesfelsőlokon tehetősebb személyeknek szobát rendezett

114 Pap János: *Puskás Tivadar. Egy nagy magyar feltaláló életregénye*. Budapest, 1960, Terra. 24.

115 BFL Budapest Királyi Törvényszék peres iratai. VII. 2.c. 1877–I. 565.

116 A marosvásárhely–szászrégeni vasút. *Maros-Vidék*, XV. (1885. július 9.) 30. sz.

117 Vofkori György: *Székelyudvarhely várostörténet képekben*. Kolozsvár, 1998, Polis Könyvkiadó. 95.

118 Közgyűlés. *Csiki Lapok*, VII. (1895. január 1.) 1. sz.

119 A csiki vasútépítkezési társaság. *Csiki Lapok*, VII. (1895. január 9.) 2. sz.

120 A csiki vasút megkezdése. *Csiki Lapok*, VII. (1895. júl. 31.) 31. sz.

be, a hirdetések szerint jó borok, kőbányai sör és kitűnő ételek várták a vendéget.¹²¹ A vasútépítkezések befejezése után a részvénytársaság feloszlott és a tulajdonában lévő gyártelepeket és barakkokat elárverezték. A helyi lapban megjelenő szerkesztői üzenetből az derül ki, hogy a részvénytársaság 1899-ben felszámolás alatt állt.¹²²

A „*Csíki Vasútépítkezés és Élelmezési Részvénytársaság*” ritka példája annak, mikor a helyi elit, a vasúti munkálatok megkezdése előtt, időben lefoglalja a vasútépítéshez szükséges építőanyag-lelőhelyeket, megváltja az ital- és élelmiszer-kiszolgálás jogát. Így a vasútépítésből származó nyereség egy része helyben maradt. Más vasútvonalak építésénél a vasútépítő vállalkozó vagy az azzal kapcsolatban álló tehetős személyekből álló részvénytársaságok, személyek foglalták le a kavicsbányákat, erdőterületeket és nyerték el az élelmiszer, illetve alkohol árusításának jogát.

Kevés adattal rendelkezünk arról, hogy pontosan honnan származtak a székelyföldi vasútépítkezéseken dolgozó munkások és egy adott vonal munkálataiban hányan vettek részt. A székelyföldi vasútépítkezésekre vonatkozó források, sajtóhírek egy-egy adott etnikumhoz tartozó vagy egy adott régióból érkező munkáscsoportokról tesznek említést. A feldolgozott forrásokból azonban mindegyik esetben az tűnik ki, hogy az elvárthoz képest jóval kisebb mértékben vette ki részét a vasútépítésből a helyi lakosság. Mi ennek az oka? A kezdetleges eszközökkel dolgozó és szakértelemmel nem rendelkező környékbeli székelyek képtelenek voltak felvenni a versenyt az alföldi kubikusokkal, a krajnai favágókkal vagy az olasz, horvát kőfaragókkal.¹²³ Itt érdemes megjegyezni, hogy az alföldi kubikusok szinte mindenütt jelen voltak a Magyarország egész területét behálózó közlekedési vonalak építésénél.¹²⁴ A székelységnek a vasútépítkezések ideiglenes munkalehetőséget jelentettek, számukra továbbra is az otthoni kisbirtok megművelése volt a legfontosabb. Szántás, vetés vagy aratás időszakában a helyi alkalmazottak nagy része elhagyta az építkezéseket és a vállalkozók kénytelenek voltak új munkaerőt után nézni. Így a székelyekkel szemben a vállalkozók szívesebben alkalmazták a már korábbi építkezéseiken kipróbált magyar, német, cseh, bosnyák, olasz, horvát, lengyel vagy macedón munkásokat, vállalva szállításiuk és ellátásuk magas költségeit.¹²⁵

Braun Gyula vállalkozó, amikor megvádolták azzal, hogy nem alkalmaz székely munkásokat a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda közti vonalrészén, kijelentette, hogy

121 Kávéház és vendéglő megnyitás! *Csíki Lapok*, VIII. (1896. április 22.) 17. sz.

122 Szerkesztői üzenetek. *Csíki Lapok*, XI. (1899. május 10.) 19. sz.

123 Az Első Erdélyi Vasút építésénél alkalmazott olasz munkások a korabeli sajtó szerint selyemhernyó tenyésztéssel is próbálkoztak. Egy új iparág. *Székely Hírlap*, I. (1869. június 12.) 46. sz. 203.

124 Katona Imre: Átmeneti bérmunkaformák. In: *A parasztság Magyarországon a kapitalizmus korában 1848–1914.* (szerk. Szabó István) II. köt. 2 kiadás. Budapest, 1972, Akadémia Kiadó. 397.

125 Gidó, 2010. 147.

„Dobszó mellett tudattuk Háromszék és Csíkmegyék legtöbb községében, miszerint mindenki ki a munkát nem kerüli állandó és elég jó keresetet talál nálunk. (...) Téves nézet, hogy az idegen munkások behozatalára jókedvből vagy székely gyűlöletből költjük a sok pénzt. De hát nekünk az első kötelességünk a vasútnak a kikötött határig történő kiépítése, így nem válogathatunk munkatársaimban.”¹²⁶ A vállalkozók, ha nem kaptak elegendő munkaerőt helyben, akkor az ország bármely részéből hoztak munkásokat, hogy időre elkészüljenek a munkával.

A Kis-Kapus–Nagyszében vasútvonal nem képezi a székelyföldi vasúthálózat részét, de érdemes megjegyezni, hogy belga, olasz és magyarországi munkások dolgoztak a vonalon.¹²⁷ A Szászrégenben megjelenő *Marosvölgy* című hetilap szerint, a Szászrégen–Déda vasútvonal építését 80%-ban dunamelléki kubikusok, 20%-ban a környékbeli magyar és román lakosság végezte. A székelyföldi településekről nem érkeztek munkások.¹²⁸ A Madéfalva–Gyergyószentmiklós vonalszakasz építkezési vállalkozója, Pallós Ármin például macedón munkásokat hozott Székelyföldre. A macedón munkások egy része a vasútépítkezések befejeztével a térségben maradt és középítkezéseken vagy erdőkitermelésen dolgoztak. Többek között megfordultak Marosvásárhely város csatornázási munkálatainál is.¹²⁹

A vállalkozók vagy alvállalkozók a nagyobb technikai felkészültséget igénylő munkákra kipróbált munkáscsoportokat szerződtettek, a kevesebb szakértelmet igénylő kiegészítő munkákra alkalmazták a helyieket. A marosvásárhelyi *Székely Hírlap* 1873-ban sajnálkozóan jegyezte meg „...népünk az anyagi gyarapodás ezen biztos eszközét kellően nem vette igénybe. Itt-ott megpróbálkozott földmunkával, néhol az építkezésnél is tett kísérletet, de a legnagyobb munkarészt olasz, horvát s más idegen országbeli munkások végezték, kezeikbe ment a sok munkabér.”¹³⁰

Érdekes a Görgény-völgyi ipari vasútvonal műszaki felülvizsgálati jegyzőkönyvéből nyert adatsor. Erről látható, hogy hány munkást alkalmaztak 1904. július 12-től, a pályaépítés kezdetétől, egészen 1905. szeptember 31-ig, a vasút műtanrendőri bejárásáig.

126 Vasúti munkások zendülése. *Székely Nemzet*, XIV. (1896. február 22.) 29. sz.

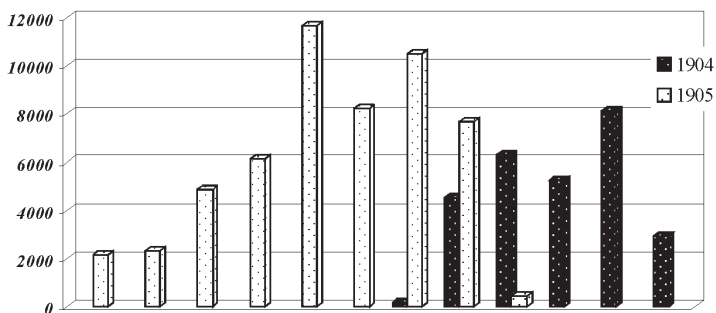
127 A vasúti munkálatok. *Erdély*, I. (1871. november 2.) 36. sz.

128 Néhány szó „a Szászrégen–dédai vasút” cikkhez. *Marosvölgy*, III. (1904. november 27.) 45. sz.

129 Idegen munkások a Székelyföldön. *Székely Napló*, XXXX. (1910. december 18.) 197 sz.

130 Teendőink a Székelyföldön. *Székely Hírlap*, V. (1873. augusztus 26.) 67. sz.

Görgényi-völgyi vasút építésén dolgozó munkások száma



30. ábra. A Görgény-völgyi vasút építésén dolgozó munkások számának alakulása.¹³¹

A fenti számadatokból jól látható, hogy a munkások száma az őszi betakarítás utáni időszakban, novemberben és a következő év nyarán volt a legnagyobb. A téli hónapokban csak kisebb munkálatokat lehetett elvégezni, ilyenkor a munkások száma jelentősen visszaesett. Sajnos a többi székelyföldi vonal esetében nincs egyértelmű adatunk arra vonatkozóan, hogy számszerűen hány munkás volt alkalmazásban.

Az 1898:II. és az 1899:XLI. törvények kötelezővé tették, hogy a mezőgazdasági, de a vízmunkálatoknál, az út- és vasútépítésénél alkalmazott napszamosok és munkások is igazolvánnyal rendelkezzenek.¹³² Előírták a munkaszerződések formáját, a munkások és a munkaadók jogait és kötelezettségeit. A munkaszerződések némi védelmet nyújtottak a vasúti munkásoknak az al- illetve a fővállalkozók visszaéléseivel szemben. A munkások általában teljesítménybér alapján dolgoztak. Kifizetésük vagy a munka elvégzése után, vagy a 14. fizetési napon történt. A háromszéki vasútvonal földtöltési munkálatainál egy köbméter föld megmozgatásáért 12-16 krajcárt kaphattak.¹³³ A fizetés az elvállalt munka elvégzése után történt. A Szászrégen-Déda vasútnál 1904-ben átlagban naponta 80 fillértől 1 korona 40 fillérig kerestek, ami egy közönséges napszámának felelt meg.¹³⁴ A vasútépítésnél megszerzett kereset jelentős pénzforrást jelentett a helyi társada-

131 MOL K 246. 38-1906-592-593.

132 <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6698>, <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6769> (letöltve: 2011.02.05.)

133 Vasúti földmunka. *Székely Nemzet*, VIII. (1890. november 6.) 171. sz.

134 Néhány szó „a Szászrégen-déda vasút” cikkhez. *Marosvölgy*, III. (1904. november 27.) 45. sz.

lom számára. Kelemen Lajos történész írta: „Élénken emlékemben maradt, hogy állandóan mekkora várakozás előzte meg a szombat estéket, mikor Pipás bá, ki a régeni vasúti szárnyvonal földmunkáinál dolgozott, vasárnapra mindig hazajött és elhozta heti keresetét s feleségének átadta. Nagy esemény volt ez a pénzhozatal sok szegény ember és család számára, kiknek megélhetésében segített.”¹³⁵

Helyiek és idegenek a vasútépítés korszakában

A helyi székelyföldi társadalom várta ugyan a vasútépítkezéseket, de nem volt felkészülve arra, hogy környezetét idegen vállalkozók, munkások tömege árasztja el. A munkálatok alatt a székelyföldi kis településeken bábeli hangzavar uralkodhatott. A *Csiki Lapok* szerkesztője 1895-ben a következőt írta: „...még meg sem kezdődött az igazi vasútépítés s már is itt van nyakunkon egy sereg ember idegen helyről jöve, nem ismerik sem szokásainkat, sem erkölcsünket, hanem azért itt akarják megszédni magukat.”¹³⁶ A helyi sajtó több alkalommal felszólalt az idegen vállalkozók, munkások áradata ellen. Sok esetben megrovásban részesítette a helyi társadalmat egykedvűségéért, hogy nem használja ki az adott pénzkereseti lehetőséget, sőt sokan éppen a vasútépítkezések idején vándorolnak ki munkakeresés céljából a szomszédos Romániába vagy a távoli Amerikába.

Az építkezési engedélyt elnyert vállalkozók nevében mérnökök járták a vidéket a vasúti nyomvonalhoz szükséges területek kisajátítása érdekében. Visszatérő probléma, mint ahogy mindegyik vasútépítésnél megfigyelhető, a szükséges földterület megszerzése, felvásárlása és kisajátítása. A vállalkozók, hogy ne kelljen nagy összeget fizetniük és minél gyorsabban az építéshez tudjanak kezdeni, gyakran fordultak az állami szervekhez, hogy azok rendeljék el a földek kisajátítását. Gyakran előfordult, leginkább a Magyar Keleti Vasút esetében, hogy a helyi társadalmat jól ismerő személyeken keresztül próbálták meggyőzni a lakosságot, hogy földjét olcsón és minél gyorsabban adja át a vállalkozóknak. „Északi úr, ki a vállalkozókkal tanyáz és vándorol, elé áll a jó hiszemű község, pugris vagy földbirtokos elébe, bemutatja magát, mint a m. kormány egyik főhivatalnokát, regél a hallandóságnak hazafi kötelmeiről, áldozatkészségről, a hazai kereskedés emeléséről (...) úgy hogy jóhiszemű falusi gazdáink (...) fellelkessednek hazafi hévvel dobva oda a magokét.”¹³⁷ A földek kisajátításának a kérdése vagy az engedély nélküli út-folyómeder-áthelyezések nézeteltéréseket okoztak a helyi közigazgatási intézmények és vállalkozók között, mint ahogy korábban láttuk, a Maros-völgyi, Kis-Küküllő-völgyi vagy a Csik vármegyei vasútépítésnél. Ezeket a problémákat legtöbbször csak a vasútépítés befejezése után sikerült megoldani, sokszor a kisemberek kárára.

A helyi lakosság kezdetben nem tudta, hogyan viszonyuljon a hirtelen megjelent idegen munkások, mérnökök, vállalkozók áradatához. „A vasútépítés oly nagyszámú

135 Kelemen Lajos: *Születtem Marosvásárhelyt. Önéletrajzi feljegyzések*. Kolozsvár, 1993, Komp-Press Kiadó. 36.

136 A csiki lakosok baja. *Csiki Lapok*, VII. (1895. január 9.) 2 sz.

137 Gazda közönségünk s a vasúti kisajátítás. *Székely Hírlap*, II. (1870. december 7.) 98. sz.

idegenséget zúdított nyakunkra, hogy ma holnap félve kell a csíki embernek tapasztalnia, hogy mikor és miben vagyunk még akadályai az idegenségnek és valljon az idegenség érdekei mikor kívánják feláldozásunkat. Valóban Csíkvármegyében átkozottul felfordult világ lett a vasútépítés megkezdése óta. Elkezdve a koldulástól, fel a nagy regálebérlőig, egész sorozata jött be megyénkbe az olyan foglalkozású egyéneknek kik semmit sem hoztak be Csíkba, ellenben amit kivisznek, azt mind Csíkból és legalább is a csíkiak elől viszik el.”¹³⁸

A vasútépítkezések nyersanyagszükségele természetesen fellendítette a helyi gazdasági életet. A fának, mint legfontosabb építkezési anyagnak a felhasználása ugrásszerűen megnőtt. Ez maga után vonta a fakitermelő és fafeldolgozó vállalkozások elszaporodását. A helyi társadalom leginkább az idegen munkások élelmiszeréből és elszállásolásából igyekezett hasznot húzni. A vasút menti alkohol- és élelmiszerárulás azonban újabb összeütközési pont volt a vállalkozók, a helyi polgárok és a települések között. A vállalkozók a vasútvonalra beadott pályázatok alkalmával maguknak igényelték a vonalmenti szeszes ital árusításának jogát, amiből újabb nyereséget reméltek. Sok esetben jóval drágábban adták az alkoholt, mint ahogy azt a munkások a helybéliektől meg tudták volna venni. A lakosság az alkohol- illetve az élelmiszerárulásból szintén jelentős hasznot remélt. A helyi hatóságok például a Magyar Keleti Vasút építésének kezdetén akadályozták a vasútépítési vállalkozókat az alkohol árusításában. A Belügyminisztérium kénytelen volt rendeletben felszólítani az erdélyi törvényhatóságokat, hogy ne gördítsenek akadályokat a vállalkozók alkoholárúsítási joga elé.¹³⁹

Az építkezés idején megnövekedett élelmiszerfogyasztásra utal a Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara 1896-os jelentése: „*Háromszék, Csík és Udvarhely vármegyei malmokra fölötté kedvező hatással volt a székelyvonatok építése, minthogy e munkánál alkalmazva volt nagyszámú munkások élelmiszerét a helyi malmok nemcsak, hogy nem fedezték, hanem még nagy mennyiségű behozatal is szükségessé vált.*”¹⁴⁰ Hasonló fellendülés észlelhető a szeszipar és sörgyártás terén is, amelyek termékeinek nagyobb részét a vasútépítő munkások fogyasztották el.

Az építkezések megindulásával az érintett városok lakásainak bérleti ára ugrásszerűen megnőtt. „*A vasútépítési munkálatok vajdó híre olyan eksztázisba hozta a csíkszeredai háztulajdonosokat, hogy nyomban megtették ezt a nyomorú várost Budapestnek, sőt némely esetben a házbéreket még a budapestiekén is felül akarják licitálni.*”¹⁴¹ „... *mostan Csíkszereda egész kisebb szabású amerikai város jellegét viseli magán, annyi az üzletember és senki sem beszél másról, mint az üzletről.*”¹⁴² A Gyergyó

138 Idegenek térfoglalása Csíkban. *Csíki Lapok*, VIII. (1896. augusztus 12.) 33. sz.

139 MOL K 150-VI. kútfő 1870-13927.

140 *Marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara jelentése kerületének közigazdasági viszonyairól az 1896-ik évben.* Marosvásárhely, 1897, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara. 155. (továbbiakban MvKI, 1897.)

141 Lakás viszonyok. *Csíki Lapok*, VII. (1895. augusztus 7.) 32. sz.

142 Uo.

című lap írta 1905-ben „*eddig 200–300 koronás lakásért ma 1000 koronát fizetnek s a drágaság vaskövetkezetességgel megy át az utolsó élelmi cikkekre is.*”¹⁴³

A nagyobb településeken egymás után nyíltak a sokszor illegálisan működő kocsmák, kereskedések. A mészárosok, pékek pedig termékeiket – annak ellenére, hogy a törvény kimondta, hogy csak üzlethelyiségekben árusíthatják – székéren szállították az egyik községből a másikba. A vasúti építkezések hasznából még a szomszédos román helységek is próbáltak részesülni a Csíkszereda–Gyimes vasút építésein. Így írt erről a *Csiki Lapok*: „*hetente kétszer, háromszor idegenek egy-egy terhelt szekérrel jönnek be Gyimesbe itt kávéval és más fűszerneművel házalnak.*”¹⁴⁴ A lap anarchikus állapotnak nevezte az épülő Csíkszereda–Gyimes határszéli vasútvonal mentén uralkodó helyzetet. „*Nincsen ott sem törvény, sem hatósági tekintély – mintha csak a sok bevándorló idegen olyan uratlan jószágnak tekintené ezt a jámbor megyét, melyet tetszése szerint foglalhat el minden jött-ment léhűtő. (...) az egész Gyimesben kereskedések nyílnak egyre-másra anélkül, hogy még csak a szatócskodásra is iparendélyt kérnének, nem is említve azt, hogy már több kereskedő elhelyezkedett ottan és pedig anélkül, hogy cégét a kereskedelmi cégjegyzékbe bejegyeztette volna amint azt a törvény rendel.*”¹⁴⁵ A lap értesülései szerint a vonal által érintett határmenti négy községben mintegy 60 kocsmá működött az építkezések alatt.¹⁴⁶

A helyi közigazgatás és a rendfenntartó erők figyelmét a különféle nemzetiségű, egzisztenciájú munkások elhelyezése kötötte le, ezen túl a helyi lakosság és az idegenek közti feszültségek elsimítása, a rend és a tisztaság fenntartása volt a dolguk. Az építkezések ideje alatt gyakoriak voltak a gyilkosságok, rablások, verekedések, virágzott a prostitúció. Panaszok sokasága érkezett a helyi közigazgatáshoz csendháborítás, a különböző fogadók működése, éjszakai tivornyák és a közbiztonság megrendülése miatt. Nagyborosnyónál a háromszéki vasútépítkezések idején két munkás összeverekedett és az egyik munkás halálos szúrást kapott.¹⁴⁷ A helyi lapok több alkalommal beszámoltak rablásokról. A Nagyváradi–Kolozsvár vonalrészén 1871-ben a sztánai töltsénel dolgozó három munkás éjjel betört az egyik angol vasúti mérnök házába, ahol megöltek egy személyt és jelentős készpénzt, ékszert raboltak.¹⁴⁸

A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasútvonal építésein 1895–1897 között számtalan bűnesetre került sor, elsősorban az Oltszem, Mikóújfalú és Bükszád közelében dolgozó horvát, olasz és lengyel munkások körében.¹⁴⁹ Gyakoriak voltak az összetűzések a különböző nemzetiségű munkáscsoportok között. 1896 februárjában horvát és olasz munkások verekedtek össze Oltszem utcáján.¹⁵⁰ Bükszádon

143 Vasutunk. *Gyergyó*, V. (1905. szeptember 17.) 38. sz.

144 Anarchia a vasút mentén. *Csiki Lapok*, VIII. (1896. május 6.) 19. sz.

145 Uo.

146 Uo.

147 Megkéselt munkás. *Székely Nemzet*, IX. (1891. április 12.) 56. sz.

148 Egy vakmerő rabló-gyilkossági. *Székely Hírlap*, III. (1871. március 4.) 18. sz.

149 ANDJC PJTJ Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 7. 1896–15.

150 Uo.

egy horvát vasúti munkás pénz miatt gyilkolt meg egy másik horvát munkást.¹⁵¹ Az Oltszemen és Bükszádon előforduló gyakori bűnesetek felkeltették a vármegyei alispánság és csendőrség figyelmét: „*a vasútnál az ország legkülönbözőbb vidékeiről, sőt még idegen államokból is jött különféle nemzetiségű és nyelvű és szokású népek alkalmaztatnak, számosan közülük minden igazolvány nélkül gyakran munkát sem lelve valóságos hordákban járva szóba fenyegetőzve nem kis mértékben veszélyeztetik az élet és megye önbiztonságát.*”¹⁵² A bűnesetek szaporodása miatt Oltszem és Bükszád települések csendőrségét 3-3 fővel megerősítették.¹⁵³ A munkásigazolvány nélkül csellengő személyeket a csendőrség a lakhelyükre toloncolhatta. A vármegye alispánja kérte a vasúti vállalkozókat, hogy az építkezéseken dolgozó munkások névjegyzékét az illető helység szolgabírójánál mutassák be. A korabeli csendőri jelentésekből kiderült, hogy lengyel munkások is dolgoztak Bükszád környékén.¹⁵⁴

Gyergyószentmiklósán 1907-ben a vasúti munkások és a helyi székely legények között tört ki konfliktus. A helyi lap felháborodottan ír az esetről és arról, hogy „*minden civilizált helyen valamely félreeső pontot jelölnek ki a kéjház részére csak éppen nálunk helyezük őket a központba, hogy szürküléstől hajnalig élvezhessük a kurjongatást, ordítózást, verekedést és vérengzést.*”¹⁵⁵ A fellelt csendőri jelentésekből és újsághírekből előtűnő bűnesetek jól jelzik, hogy az addig elszigetelt székely településeken mennyire megrendült a közbiztonság.

A helyi lakosság néha passzív szemlélője volt a munkások és az építkezési vállalkozók közti munkakonfliktusnak. A csíkszeredai lakosság 1896 februárjában a vasútépítésnél dolgozó horvát munkások zendüléséről szerezhetett tudomást, akik a teljes bérük kifizetését követelték a vasútépítő vállalkozóktól.¹⁵⁶ Hasonló jellegű vasútépítkezési sztrájkokkal találkozunk 1906 áprilisában, a Madéfalva-Gyergyószentmiklós közti vonalon dolgozó munkások esetében. Ők azonban már kidolgozott követelésekkel álltak az építkezési vállalat elé, követelve „*3,60 korona minimális napszám, egy óra reggeli másfél óra ebéd, fél óra uzsonna idő s a napi munka 6-6-ig, a szakmánymunka törlése és a május 1-ének, mint munkásünnepnek elismerése.*”¹⁵⁷ A szakmánymunka a teljesítményberezési rendszert jelentette. A vállalkozók a sztrájkolókat kifizették és elbocsátották, névjegyzéküket pedig elküldték az egész vonalra, nehogy a későbbiekben valahol alkalmazzák őket.¹⁵⁸

151 Uo.

152 Uo.

153 Uo.

154 Uo.

155 Véres verekedés. *Gyergyó*, VII. (1907. október 20.) 42. sz.

156 A horvát munkások ügye. *Csíki Lapok*, VIII. (1896. március 18.) 12 sz.

157 Vasúti sztrájk. *Gyergyó*, VI. (1906. április 29.) 17 sz.

158 Uo.

Egészségügy és vasútépítés

A szakirodalomban kevés szó esik a vasútépítéseken uralkodó egészségügyi körülményekről. A vállalkozók a legkevesebb figyelmet fordítottak erre a kérdésre. Az egészségügyi beruházásokat szinte teljesen elhanyagolták. A különböző felkészültségű, különböző tapasztalattal rendelkező munkások nem részesültek munkavédelmi képzésben. A Magyar Keleti Vasút sztánai munkálatainál löport használtak a sziklák repesztéséhez, több ezer köbméter követ mozgattak meg a töltések erősítésére, ennek során itt több száz munkás szenvedett munkabalesetet, akiknek később a vállalkozók emlékoszlopot emeltek Köröstopán helységben.¹⁵⁹

A nem megfelelő táplálkozás, a higiénia hiánya, a gyatra szálláshelyek mind hozzájárultak a különböző fertőző betegségek megjelenéséhez és elterjedéséhez. A helyi tisztviselőknek leginkább a ragályos betegségek megjelenése és elterjedése okozott gondot. Főként a kolera elterjedésétől tartottak. A Belügyminisztérium 1870-ben külön leiratban figyelmeztette Marosvásárhely várost a kolera veszélyére. A nyilvános helyek, szállodák, kocsmák, színházak, vasútállomások árnyékszékeinek, csatornáknak naponkénti fertőtlenítése kötelezővé vált.¹⁶⁰ A belügyminiszter évente rendeletben kérte Marosvásárhelyt és Maros székét, hogy jelentéseikben adatokat szolgáltatassanak az uralkodó közegészségügyi állapotokról, többek között a bujakór állásáról, a kéjnékről és az orvosok számáról. Sajnos ezeket az adatokat nem sikerült fellelni. A minisztérium külön kiemelte, hogy ezen adatokra az angol nagykövetség – tekintettel az Erdélyben dolgozó angol mérnökökre – és a közös külügyminiszter is kíváncsi.¹⁶¹ A kolerajárványnak is tulajdoníthatóan a város lakossága 1869–1874 között 748 fővel csökkent.¹⁶²

A székelyföldi vasútépítés alkalmával uralkodó egészségügyi állapotokról és intézkedésekről kevés adatunk van. Éppen ezért érdemes figyelmet a Csík vármegyei vasútépítésről fennmaradt jelentés, amely segítségével rálátást nyerhetünk az akkori egészségügyi állapotokra. A magyar belügyminisztérium külön rendeletben határozta el 1895 őszén a vasútépítéshez érkező munkások orvosi vizsgálatát, hogy elkerüljék a Galiciában, Törökországban, Oroszországban dúló kolerajárvány elterjedését Székelyföldön.¹⁶³ 1896 májusában Farkas Jenő közegészségügyi felügyelő bejárta az épülő Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes vasútvonalat és tapasztalatairól részletesen beszámolt a belügyminiszternek.¹⁶⁴ A belügyminiszter ennek alapján 1896. június 3-án rendeletben szőlította fel Háromszék és Csík vármegye közigazgatási bizottságait, hogy sürgősen tegyen intézkedéseket a vasútépítkezéseknél uralkodó egészségügyi viszonyok javítása érdekében: „... a jelenleg is jelentékeny számú és a nyár folyamán előreláthatólag még emelkedő

159 Lukács, 1870. 33.

160 A cholera. *Székely Hírlap*, III. (1871. szeptember 2.) 70. sz.

161 ANDJM PMTM. Fond 9. Nr. Inv. 107. 1870–1347.

162 Kozma, 1879. 71.

163 Vasúti munkások megvizsgálása. *Csíki Lapok*, VII. (1895. szeptember 11.) 37. sz.

164 Dr. Farkas Jenő. *Csíki Lapok*, VIII. (1896. május 13.) 20. sz.

*munkás seregnek elhelyezése, orvosi felügyelete, gyógykezeléssel való ellátása igen tökéletlen és a körülmények olyanok, hogy fertőző betegségeknek a munkások közé való behurcolása esetén súlyos járványtól lehet tartani. Minthogy az építő vállalatnak kellő mennyiségű barakkjai nincsenek, ennél fogva a környékbeli községekben a lakások egy része igen túlszűfolt.*¹⁶⁵

A belügyminiszter kérte a helyi hatóságokat, hogy szólítsák fel a vasútépítő vállalkozókat, hogy a munkások számára barakkokat létesítsen. A szállások állapotát pedig a helyi közigazgatás és a helyi egészségügyi szolgálat emberei rendszeresen ellenőrzik, mert „kiküldöttem azt jelentette hozzám, hogy közvetlenül Sepsiszentgyörgy mellett is a gidófalvi határban száznál több horvát munkást is olyan épületben talált, amelybe az eső is beesik és amely az időjárással szemben védelmet nem nyújt. E jelentékeny számú munkás számára még egy kútról sem történt gondoskodás. Az alkalmazott orvosok száma (...) teljesen elégtelen. Minden esetre szükséges, hogy a vállalat a háromszéki vonalon legalább 2 orvost alkalmazzon, akik hetenként legalább kétszer tartoznak az osztálymérnökségek székhelyén vagy azoknak megfelelően a vonal mentén megjelölt helyiségekben megjelenni a járó betegeket ellátni. Ily rendelő helyiségekre van szükség Sepsiszentgyörgyön esetleg e helyett a gidófalvi kavics telep közelében, Oltszemen, Málnáson vagy Mikóújfaluban és Bükszádon. A rendelés idejéről a munkások előzetesen értesítendőek. E rendelőhelyek közül egy-egy orvos kettőnél többet nem láthat el, mert hetenként kétszer való rendelésen kívül egyébkor is a megbetegedett munkásokat sürgősen megvizsgálni s orvosi segéllyel ellátni tartozik. A Málnáson és Bükszádon való rendelést a Bükszád közelében felállítandó kórház orvosa végezheti. Bükszád közelében, ahol nagy és sokáig tartó munkálatok folynak kórházra elengedhetetlenül szükség van. Szakközegem legalább 16 ágyra berendezett kórházat tart szükségesnek. (...) Szükséges továbbá, hogy (...) kórházon és a rendelő helyiségeken kívül még a veszélyesebb munkák helyei közelében is legyen az első segély ellátásához alkalmas kötszer és felszerelés, továbbá a vonal mentén legalább két hordágy.”¹⁶⁶

A helyi közigazgatási tisztviselők feladata volt, hogy az építkezési vállalatot arra kötelezze, „hogy minden megbetegedett munkást az orvosi látogatások megszabott idején kívül is a szükséghez képest azonnal elláttassák orvosi segéllyel, s hogy az érkező munkások egészségügyi állapota megvizsgáltassák, nehogy fertőző betegségeket hurcoljanak be a munkálatok területére. A nyári meleg idő bekövetkeztével fenyegető járványok ellen való óvakodás szempontjából szükséges, hogy a vonal közelében alkalmas épületek legyenek kiszemelve, amelyekben a fertőző betegek kelően elkülöníthetők. E célra felhasználhatók volnának a társaság raktárai, azonban a kiszemelt épületek előlegesen hatóságilag meg szemlélendők annak megállapítása véget, hogy a jelzett célra alkalmasak-e. A férő helyek száma a munkáslétszám legalább 2%-nak feleljen meg.”¹⁶⁷

165 MOL K 229-627. csomó 2. tétel-1896-39541.

166 MOL K 229-627. csomó 2. tétel-1896-39541.

167 MOL K 229-627. csomó 2. tétel-1896-39541.

A belügyminiszter elégtelennek találta az orvosi személyzetet a vonal mentén, ezért szükségesnek vélte, hogy „a Tusnádfürdőtől Csíkszereda felé eső részen legalább 2 orvos alkalmaztassék, akiknek egyike Csíktusnádon lakjon és a vonalnak Tusnádfürdő–Verebes közötti részét lássa el. Amennyiben a vállalat a Zsögöd–Csíkszereda közötti része külön orvost kíván alkalmazni a Verebes és Zsögöd közötti rész ellátása egy harmadik orvosra bízandó. Az alkalmazott orvosok kötelezendők, hogy a vonalat hetenként legalább kétszer bejárják s az első fokú egészségügyi hatóság közbejöttével megállapított rendelő helyiségekben a járó betegeket ellássák, azon kívül minden megbetegedett munkást a szükséghez képest azonnal orvosi segélybe részesítsenek, bármely nap vagy bárminő időben fordult is elő a megbetegedés. A Csíktusnádon lévő vállalati kórház kellő felszereléssel, különösen műtőasztallal, műszerszekrénnel, fürdőkádakkal, kellő mennyiségű fehérneműkkel ellátandó, szükséges, hogy külön konyhahelyiségről legyen gondoskodás. A kórház túltömöttsége megszüntetendő s el nem tűrhető, hogy amint kiküldöttem ott jártakor is történt nő beteg a férfakkal egy szobába feküdjék.”¹⁶⁸ A Csíkszereda–Gyimes vonalon is több orvos alkalmazását helyezték kilátásba, egy-egy orvost a Csíkszereda–Csíkszentmihály részre, a csíkszentmihályi állomástól a Lóvészai alagútig, az alagúttól Középlokig, Középloktól a határig. Kérték a gyimesfelsőlóki kórház felszerelését télire és megfelelő helyiségek létesítését a fertőző betegek elhelyezésére.¹⁶⁹

A Kereskedelmi Minisztérium rendeletére a MÁV kolozsvári üzletvezetősége 1896 nyarán Farkas Jenő orvosi tanácsadóval felülvizsgálta, hogy a két vármegye területén mennyire tartják be az egészségügyi viszonyok javítására kiadott rendeleteket. A kiküldött orvosi tanácsadó jelentése szerint a Sepsiszentgyörgy–Bükszád vonalon a munkások számához képest megfelelő számú barakk és lakás volt. A Sepsiszentgyörgy mellett felállított barakkok kúttal is rendelkeztek. A háromszéki vonalon előírt két orvos közül az egyik, Dr. Barabás Sepsiszentgyörgyön, a másik, Dr. Halász Tusnádfürdőn rendelt. Rendelő helyiségeik a szakaszmérnökök irodáiban voltak, ahol elsősegélynyújtáshoz szükséges kötszerek és a vállalat hordágyai voltak elhelyezve. Fertőző kórház azonban nem volt és a belügyminiszter által kért 16 ágyas kórházat Bükszádon nem hozták létre. Csík vármegye területén épülő vonalon Csíkszeredáig két orvos tevékenykedet: Dr. Csiszér Miklós Csíkszentmártonban és Dr. Molnár József Csíkszeredában, aki egyben a vármegye főorvosa is volt. Az egyik orvos Tusnádfürdőtől Zsögödig, a másik Zsögödtől Csíkszeredáig látta el a betegeket. Csíktusnádon kórház is működött.¹⁷⁰

A Csíkszereda–Gyimes vonalon négy orvos volt: Dr. Filepp Sándor, Dr. Zakariás István, Dr. Gesztenbaum és Dr. Bück. Ezen a vonalon két jól felszerelt kórház volt, az egyik Csíkszépvizen, a másik Gyimesfelsőlókon. A fertőző kórházakul szolgáló helyiségekről itt gondoskodtak. A kórházat deszkából készí-

168 MOL K 229-627. csomó 2. tétel-1896-39541.

169 Uo.

170 Uo.

tették, ezért az orvosi tanácsadó kérte annak bevakolását, ugyanakkor felhívta arra a figyelmet, hogy ezen a vonalszakaszon elegendő lakás van, de helyenként nincsen megoldva az emberi és állati hulladékok eltakarítása. A vállalkozók felszólították egy 16 férőhelyes kórház felállítására Bükszád mellett, továbbá, hogy a munkások lakásai mellett ügyeljenek a rendre és tisztaságra. Kérték, hogy a nyers zöldségek és gyümölcsök fogyasztásával, valamint a „*rendetlen élvezetekkel*” járó veszélyekre a munkásokat saját nyelvükön kifüggesztett felhívások figyelmeztessék. A vizsgálat alkalmával megállapították, hogy a határon minden ellenőrzés nélkül szállítanak be zöldséget és gyümölcsöt, rossz minőségű élelmiszereket, melyek könnyen betegséget tudnak okozni, ezért kérik a szigorúbb ellenőrzést.¹⁷¹ A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasútvonalon dolgozó munkások számára vállalati betegsegélyző pénztár működött, az építkezés befejezése után fennmaradt felesleg pedig a Sepsiszentgyörgyi Betegsegélyző Pénztárba került.¹⁷²

Farkas Jenő közegészségügyi felügyelő által a belügyminiszternek tett jelentéséből kiténik, hogy a vasúti vállalkozók nem gondoskodtak megfelelően a munkások lakáskörülményeiről, egészségügyi ellátásáról és megfelelő étellemezéséről. Sok esetben úgy épült meg egy vasútvonal, hogy a leglényegesebb munkavédelmi és egészségügyi intézkedések hiányoztak. A vasútnál dolgozó személyzet orvosi ellátását a helyi orvosok végezték, akiknek ez jelentős túlterheltséget okozott.

A helyi polgárság félelmei

A helyi elit azon része, amely nem volt érdekelt a vasútépítkezésekhez kapcsolódó vállalkozásokban, aggodalommal figyelte az idegen munkások, vállalkozók tömegét, akik felforgatták kisvárosuk csendjét és nyugalalmát. A marosvásárhelyi polgároknak felmerült a kérdés, hogy képesek lesznek-e megfelelően kihasználni a vasút nyújtotta előnyöket, hogyan tudnak majd versenyezni a vasút által érkező áruk tömegeivel és azokkal, akik csak meggazdagodni jönnek erre a vidékre. „... *jönni fognak távoli földről, számosan kik itt-ott lassanként tért foglalva pár évtized alatt vagyonna, hatalomra vergődnek s idegen népek fognak rendelkezni ez ősz székely város ügyeiben. De hol van az út, melyen haladnunk kell, hogy ezt kikerülhessük? Hogy az önfenntartási legelső kötelesség mulasztásának bűnébe ne essünk?*”¹⁷³

Hasonló aggodalmakat fogalmaztak meg a brassói polgárok. „*Nekünk, kik minden tekintetben oriens és occidens közvetítői vagyunk, most inkább mint valaha kell törekednünk a kornak megfelelni kívált iparban és kereskedésben a civilisatio jelképével, a gözzel lépést tartani, mert különben az előrehaladott nyugat rajtunk át fogja a megnyílt keletet elfoglalni és kincseit a mi rovásunkra kizsákmányolni. Ha nem vagyunk képesek amazzal versenyezni, csak hátrányait fogjuk érezni a mellettünk elvonuló vaspályának.*”¹⁷⁴

171 MOL K 229-627. csomó 2. tétel-1896-57138.

172 BFL Budapesti Királyi Törvényszék peres iratok. VII. c. 1900. I. 1094.

173 Maros-Vásárhely jövője. I. *Székely Hírlap*, II. (1870. június 8.) 46. sz.

174 A brassói vasútállomásra. *Nemere*, III. (1873. április 1.) 26. sz.

A csiki társadalomban a vasútépítkezések megkezdése előtt jogosan merült fel a kérdés, hogy mi lesz a vasút megépítése után a székely közvagyon legfontosabb kincsével, az erdővel. *„Majd eljön a vasút, eljönnek pl. erdőségeink kihasználására az idegen vállalkozók, mint már kezdtek jönni, eljön egy idegen népesség, orrunk elől lehalássza kincseinknek zsírját szemünk láttára gazdag uraság, egy idegen pénzarisztokrácia lesz, mi pedig, ha lesz kedvünk neki olcsó pénzért napszámra vagy darabszámra dolgozni, leszünk kincseink mellett egy napszámos, egy alárendelt szolgálhad, szolgál-népség.”*¹⁷⁵

A helyi polgárok leginkább attól félték, hogy a vasúttal egy új vállalkozói réteg fog a városukba érkezni, ők pedig kiszorulnak a város gazdasági vezetéséből. A vasút és a helyi vállalkozói elit átalakulása közti kapcsolat feltárására újabb kutatások szükségesek. Az azonban látható, mint ahogy a későbbiekben szó lesz róla, hogy a székelyföldi településeken megjelent elsősorban egy zsidó származású vállalkozói réteg, amely fontos szerepet tölt be a helyi ipar fellendítésében.

A székelyföldi lakosság a vasútépítkezés alkalmával kapcsolatba került egy olyan vállalkozással, amely nemzetközi tőkét, vállalkozó és munkasközeget hozott a régióba. A székelység számára teljesen idegen volt a vasútépítkezések ideje alatt megjelenő munkaszervezés, építkezési technika, a munkaeszközök, illetve a mentalitás. Az eddig elszigetelt Székelyföldre külföldiek érkeztek és a társas érintkezések által nyitottabbá tették a helyi lakosságot. A csiki kőfaragók például az olasz kőfaragóktól tanulták el a kőfaragás modernebb technológiai fogásait.¹⁷⁶ A helyi lakosság, mint láttuk, az elvárthoz képest kisebb mértékben vett részt a vasútépítésben. Leginkább a fuvarozás, az építkezési anyagok előkészítése, a munkásoknak szállás és élelmiszer biztosítása által részesültek az építkezés hasznából. A vasútépítkezések egy-két évig pénzforrást, keresetkiegészítést jelentettek a helyi lakosság egy részének. A kiépülő vasútvonalak pedig bekapcsolták Székelyföldet az ország gazdasági vérkeringésébe.

IV. 5. Vasútállomások, mint a települések kapui

A vasút megjelenése előtt a szárazföldi közlekedés a településmaghoz kapcsolódott. A postakocsik indulási és érkezési helye a települések központjában volt. A vasúti állomás ezzel szemben nem tartozott szervesen a városhoz. A materiálisan és mentálisan jelenlevő „városfalakon” kívül helyezkedett el a pályaudvar, hosszú ideig idegenszerű toldalékként. A vasútállomás a város első olyan közszolgáltatási intézménye volt, amely nem annak belterületén, hanem azon kívül helyezkedett el. A vasútállomás a települések kapuja lett: érkezési és indulási pont.¹⁷⁷

175 Ez is gazdáink érdekében. *Csiki Lapok*, IV. (1892. október 5.) 42. sz.

176 MvKI, 1896. 235.

177 Giuntini, Andrea: Downtown by the train: the impact of railways on Italian cities in the nineteenth century – case studies. In: *The City and the Railway in Europe*. (szerk. Ralf Roth–Marie-Noëlle Polino) Aldershot, 2003. Ashgate. 121.

A pályaudvarok a vasútvonalak személy- és áruforgalmának gyűjtő és elosztó helyei, a vasút egyik legfontosabb alkotórészei. Teljesítőképességüknek arányban kellett állnia a vasútvonal forgalmának nagyságával. Az állomásokon rendezték a személy- és tehervonatokat, itt tisztogatták és javították a személy- és teherkocsikat és szerelték fel a mozdonyokat. Itt szálltak fel és le az utasok, itt adták fel az árukat és kezelték a postaküldeményeket. A pályán közlekedő vonatok az állomáson találkoztak, ugyanott végezték a tisztviselők a személy- és áruforgalom lebonyolításához szükséges teendőket. Az állomások a nyílt vonal átmenő vágányához kitérőkkel csatlakozó mellékvágányokból, felvételi- és lakóépületből, rakodóból, szükség esetén mozdonyszínből, vízvételi berendezésekből, műhelyből, kocsifertőtlenítő telepből és biztosító rendszerből álltak.¹⁷⁸

Az első vasutak idején az állomások feladatát olyannak képelték el, mint a postakocsi-állomásokét. Az állomást és előterét kerítés vette körül, amelyet kapukkal lehetett lezárni, akárcsak a postaállomás vendégfogadját. Innen jön az elnevezés: a *pályaudvar*.¹⁷⁹ A MÁV vonalain az állomások egységes típustervek alapján épültek. A vasútvonalak építésekor a szabványtervekben meghatározták az állomások és a hozzátartozó melléképületek szerkezeti felépítését, jellegét, a felhasználható anyag minőségét. Az épületekre vonatkozó részletterveket négy példányban a MÁV igazgatóságán keresztül a kormányhoz kellett felterjeszteni jóváhagyás végett.¹⁸⁰ A helyi érdekű vasutak épületeinek tervezésekor felhasználták a MÁV szabványterveit. Így az állomásokra érkező utasokat a település forgalmához és fontosságához mérten egyforma kép fogadta a Dunántúlon éppúgy, mint a Székelyföldön.

A helyi érdekű vasútállomások többnyire a települések szélein épültek fel, ezért nem volt szükség a meglévő épületekhez való alkalmazkodásra, így a tervezési fázis is leegyszerűsödött. Rövid idő alatt sok épületet kellett építeni, ezt pedig elősegítette az azonosság, a sorozatgyártás. Az egységességre törekvésnek másik oka a minőségi norma betartásának kötelezettsége. Az 1880-as években fellendült építkezés hatására szükségessé vált a helyi érdekű vasútvonal állomásépületeinek típusokba való sorolása. Ekkor a MÁV fővonalain öt különböző nagyságú felvételi állomástípust lehetett megkülönböztetni. A helyi érdekű vasúti állomásokat a várható forgalomhoz igazodva négy osztályba sorolták. A helyi érdekű vasutak számára tervezett I. osztályú épület teljesen azonos a fővonalak számára tervezett II. osztályú felvételi épülettel. Erre a mintára alkalmazva a MÁV harmadosztályú épületéből készült el a Hévíz másodosztályú épülete és így tovább. A négyféle állomás mindegyike ugyanazzal a kiinduló alapegységgel rendelkezett.

178 Bényei Zsigmond–Lukács Lipót: *A vasúti pályaudvarok*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár, I. 33.) 5.

179 Czére, é.n. 145.

180 Kubinszky Mihály: *Az 1876 és 1900 között megnyitott magyar vasutak építészete* története. In: *Magyar Vasúttörténet. 1876-tól a századfordulóig*. (főszerk. Kovács László) II. köt. Budapest, 1996, Közlekedési Dokumentációs Rt. 319.

Egy meghatározott alapterületű középső tömb, ahol helyet kaptak a szolgálati helyiségek és utasforgalmi terek. Ezt egészítették ki további épületrészek, természetesen az állomás osztály besorolásától függően.¹⁸¹

Az állomásra érkező, illetve innen induló utazó eltérő perspektívában láthatta az állomást, amely választóvonal szerepet töltött be a település és a síneken mozgó szerelvények világa között. De nézzük, mit láthatott, tapasztalhatott az állomásra érkező utazó. Az állomás épülete szilárd kőalappal, téglafalakkal, színes külső vakolattal teljesen eltért a megszokott polgári épülettípusoktól. Az állomásra belépő utazó egy központi térbe jutott, ahol a jegypénztárnál megvásárolhatta jegyét, majd a vonat indulásáig a váróteremben tölthette el az idejét. A várótermekben a vicinális vasutaknál hasonló berendezést talált. Székek, asztalok, padok, ruhafogas, vaskályha, tükör, falon óra, reklámok, menetrend, mind az utasok kényelmét szolgálták. A helyi közember itt olyan tárgyakkal ismerkedett meg, amelyek rövid időn belül a saját lakásában is megjelenhettek. A falon található reklámok hozzájárultak a fogyasztás egységesítéséhez.¹⁸² A vasútnak köszönhetően a 19. században kialakuló plakátművészet nyomán jelent meg a vasúti plakát. A vasutat, mint újdonságot, meg kellett ismertetni a társadalom széles rétegével. A plakát szerepe információközlés, figyelem felkeltése volt a képi ábrázoláson keresztül. A vasúti reklámok nemcsak magáról a vasútról szóltak, hanem az utazásról, a szokásokról, a vasúti restik szolgáltatásairól, a vasúti alkalmazottakról, arról a korról is, amelyben születtek. A korai vasúti plakátok többnyire menetrend-közlések, sok esetben az illető vonalhálózat ábrázolásával együtt, amelyeket a különböző vasúttársaságok jelentettek meg és függesztettek ki az állomásokon. Gyakran kétnyelvűek, magyar-német szöveggel.¹⁸³ Az első vasúti plakátnak nevezhető hirdetés 1872-ből származik és a pesti István-napi ünnepekre hívta fel a figyelmet. A plakát szöveges része utazási eszközöket hirdet és feltünteti a különjáratokat.¹⁸⁴ A 19. század végétől jelentek meg a színes, látványos, kevés szöveget tartalmazó plakátok. Ezek már nemcsak információt közöltek, hanem utazásra is csábították a korabeli embert. Azt sugallták, hogy a vasút által megnyílt a világ és korlátlan lehetőségek állnak azok előtt, akik igénybe veszik a vonatot. Az utazókat a kedvezményes árakkal vagy a különleges szolgáltatásokkal igyekeztek megnyerni. A 19. század végének legnagyobb eseménye a budapesti milleniumi ünnepek. Az akkor készült plakátok tájékoztatták az ünnepségre utazókat a menetjegyekedvezményekről, a főváros néhány fontos eseményére biztosított kedvezményes belépésről.¹⁸⁵ A vasúti plakát, mint reklám, a 20. században

181 Uo. 320.

182 Majdán, 2010. 127.

183 Molnár Erzsébet: Szemelvények a hazai vasúti plakátok történetéből. In: *Vasúthistoria évkönyv 1996* (szerk. Mezei István) h. n. é. n. Közdok Kft. 235. (továbbiakban Molnár, 1996.)

184 Uo.

185 Uo. 236.

általánosan elterjedt, a nagyobb pályaudvarok, állomások csarnokának, várótermének egyik díszévé vált.

A várótermekbe, illetve a peronra 1900-tól, érvényes menetjegy hiányában csak külön pályaudvari jegy váltásával lehetett belépni.¹⁸⁶ A várótermekben különböző korú, végzettségű, vagyoni állapotú személyek töltötték el a várakozás holtidejét. Beszélgetésekre került sor a különböző helységekből érkező személyek között, ismeretségek vagy akár barátságok kötődtek. A várótermeket a vonatok érkezése, illetve indulása előtt egy órával nyitották ki. A nagyobb átmenő forgalommal rendelkező állomásokon éjjel is nyitva voltak a várótermek. A vonatba való be- és kiszállásra az állomási harang vagy a vasúti tisztviselő kiáltása adott jelt.¹⁸⁷

A vidéki indóházak várótermének világát mutatja be 1874-ből az *Erdély* című marosvásárhelyi újság: „A kis indóház tele vendégekkel és füsttel. Itt egy főúr unatkozik, amott egy politikus kapacitál, túl egy üzér handlirozik, amott egy kis gyermek siratja a világ fájdalmát, emitt egy szerelmes pár szövöi édes reményeinek fellegvárát és mindez egy szűk váróteremnek parodizált szobácskájában. De haj csengetnek (...) Hering módjára összezsúfolva mehetünk tovább.”¹⁸⁸ A nagyobb állomások, végállomások tartozéka volt a vasúti vendéglő, a resti, amely az épületben, vagy jó idő esetén a peron vágányok felőli oldalán kapott helyet. A restiben új ételeket-italokat és szokásokat ismerhetett meg a vidéki polgár. A bécsi szelet, a zsömle, a fasiozott, a frissen csapolt sör, a szódavízzel kevert szörp, a piros-fehér vagy piros-kék kockás terítő hatással volt a vidéki lakosság étkezési és háztartási szokásaira.¹⁸⁹ A vasút civilizációs szerepet is betöltött, sok helyen berendezéseivel, étkezési szokásaival a helyi lakosságnak is mintát adott.

A MÁV által kidolgozott állomás-típusterveknél nagy gondot fordítottak az állomások körül létesítendő virágoskertre, a gyepesítésre, fásításra. Hárs-, gesztenye- és eperfákat ültettek. Az állomásoknak a pályával párhuzamos két oldalán kötelező volt virágágyásokat kialakítani és az állomások körül kialakított kis parkok rendezése a vasúti személyzet munkakörébe tartozott.¹⁹⁰ A vasút-engedélyezések alkalmával előírták, hogy minden állomáson kert számára legalább 400 m² és minden őrház számára 1000 m²-i föld kisajátítandó.¹⁹¹ Az állomások, őrházak előtti tereket 5–10 cm vastag kavicsréteggel borították be.¹⁹²

Minden vasútállomás, őrház szerves részét képezte a kövezett kerekés kút. Az állomási kúttal ellentétes oldalon volt elhelyezve az illemhely. A vasutak építésekör már pontosan tudták az egészségügyi szakemberek, hogy a betegségek elkerülése végett csak fedett illemhelyeket lehet építeni, azt is a kúttól minél távolabb. A

186 Pályaudvar belépőjegyek. *Udvarhelyi Híradó*, VI. (1903. január 8.) 3. sz.

187 *Kalauzok kézikönyve*. (összeállította Váczy István) Kolozsvár, 1894, k.n. 6. (továbbiakban Kalauzok, 1894.)

188 Karcolatok innen-onnan. *Erdély*, IV. (1874. július 22.) 30. sz.

189 Majdán, 2010. 133.

190 Uo. 128.

191 A brassó–háromszéki vasút. *Székely Nemzet*, VIII. (1890. május 22.) 80. sz.

192 Uo.

szabadon álló árnyékszék épületén belül elkülönítették a női és férfi részt, igyekeztek ezeket a helységeket szilárd anyagból építeni és cserépes tetővel ellátni.¹⁹³ Az árnyékszék tisztántartására a forgalmas állomásokon külön személyzetet fogadtak.

A vasút morfológiai hatása a székelyföldi településeken

A vasút minden más infrastrukturális tényezőnél erősebben hatott a városok fejlődésére. A 19. században befolyással volt a település növekedésének ütemére és méretére, valószínű, hogy az ingatlanpiacnak is az egyik legfontosabb alakító tényezője volt. A vasútépítkezésekkel párhuzamosan és az azt követő években új gyártelepek, raktárak, bérházak épültek az állomások közelében. A vasútnak a pályához, az állomásépülethez, a raktárakhoz és a többi műszaki létesítményhez nagy területre volt szüksége, ezért a város azon részén telepedett meg, ahol erre elegendő tér kínálkozott, ugyanakkor elegendő terület volt a későbbi fejlesztésekhez. A székelyföldi vasútállomások esetében is, mint például a marosvásárhelyi, sepsiszentgyörgyi vagy a székelyudvarhelyi állomások helyének kiválasztásakor a tervezők figyelemmel voltak a vasútvonal további folytatására és az állomások fejleszthetőségére.

„A fellendült bérkocsi ipar, mely 15–20 családfentartónak nyújt közvetlen megélhetést, több kézművesnek ad munkát, a nyers termékek értékét emelve, a megye földművelőinek is érdekét is szolgálja; az állomás közelében lévő telkek értékének példátlan emelkedése, az állomáson sürgölődő gyalog és ígás munkások nagy száma mind hirdetik a végállomás fontosságát.” – írta 1895-ben a *Székelyudvarhely* című lap.¹⁹⁴ A vasútállomáshoz közel fekvő telkek árai felértékelődtek és az új építkezések átkerültek a város ezen részébe. A helyi lapokban megjelenő reklámokból jól látható, hogy a vasútépítkezéssel vagy a vonal megnyitásával egyidőben vendéglők és szállodák létesültek a településre érkező idegenek számára.

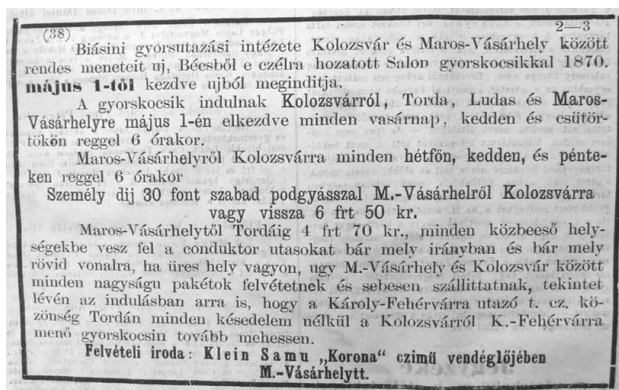
Az állomás épülete részben a városhoz, részben a vasút ipari teréhez tartozott. A vasút által a városra zúdított forgalom leginkább az állomás közelében volt érezhető. A városatyák fő gondja az volt, hogy a vasutat a várossal összekötő útvonalat modernizálják, kiszélesítsék és esetenként új utakat nyissanak az állomás irányába. A városokban megjelentek az ún. Vasút utca elnevezések, amelyek a települést a vasútállomással összekötő utat jelölték. A legtöbb székelyföldi vasútállomás a település szélén feküdt vagy akár egy-két kilométer távolságra a városközponttól. Sok helyen nem sikerült megoldani a bekötőút modernizálását, járdák kiképzését vagy világítással való ellátását. „A székely körvasút e legforgalmasabb állomásán kiszálló utasnak egész más fogalma lenne rólunk, ha nem kellene a vasúttól a közszébe vezető úton reszketve és félve baktatnia be Maroshévízre.”¹⁹⁵

193 Majdán, 2010. 129.

194 Városi közgyűlés, megyei közgyűlés. *Székelyudvarhely*, II. (1895. szeptember 25.) 40. sz.

195 Advent. *Maroshévízi Hírlap*, I. (1911. december 3.) 23. sz.

Az állomás előtti tér lett a helyi omnibusz¹⁹⁶ és a bérkocsi¹⁹⁷ szolgálat központja. Átalakult a városok közti és a városon belüli személyforgalom. Még a tényleges vasútforgalom megindulása előtt, 1870 tavaszán omnibuszjárat indult Marosvásárhelyen. A helyi újság szerint állomása a város piacán volt. Tíz személyt tudott elszállítani, de nem rendelkezett menetrenddel.¹⁹⁸ Marosvásárhely és Kolozsvár között 1870. május 1-től a Biasini gyorsutazási intézet heti háromszor kocsiforgalmat indított be, ezzel egyenes összeköttetés létesült a két város között.¹⁹⁹ Ugyanakkor, mint ahogy a lenti reklám szövegéből is olvasható, a Gyulafehérvárra utazó személyek Tordán szállhattak fel a Kolozsvárról Gyulafehérvárra tartó gyorskocsira és onnan már vasúton utazhattak tovább.



31. ábra. Biasini gyorskocsi reklámja.²⁰⁰

A vasúti forgalom létrejötte után dolgozták ki Marosvásárhely első bérkocsi szabályzatát. Marosvásárhely városi tanácsa 1871. november 29-én elfogadta a városi helyettes rendőrkapitány, Szarvady Lajos által felterjesztett bérkocsik működésének szabályozási tervét és meghatározta azok árjegyzékét. A rendőrkapitány kimutatása szerint a városban 18 bérkocsi működött, amelyeket sorszámmal láttak el.²⁰¹

196 Omnibusz, meghatározott végállomások között és útvonalon, szabályos időközönként közlekedő, rögzített díjért személyeket szállító közúti jármű.

197 Bérkocsi, egyéni igényeket kielégítő közforgalmú közlekedési eszköz.

198 Omnibus-t. *Széky Hírlap*, II. (1870. április 13.) 30. sz.

199 Maros-Vásárhely és Kolozsvár. *Uo.*

200 Hirdetmények. *Széky Hírlap*, II. (1870. április 23.) 33. sz.

201 A bérkocsik a következő személyek tulajdonában voltak: 1. Puhman Márton, 2. Török Elek, 3. Pungur Béni, 4. Gondy János, 5. Gyujtó Péter, 6. Görög Gyöngynő, 7. Guthman Márton, 8. Márkus János, 9. Mosner Ferencz, 10. Guthman Márton, 11. Kontz János, 12. Puskás György, 13. Szabó András, 14. Török Elek, 15. Orbán Lajos, 16. Török Elek, de kocsiját eladta újat tavaszig nem állít be. 17. Puskás György, 18. Nemes János. ANDJM PMTM Fond 9. Nr. Inv. 107. 1871-786.

A vasút megjelenése előtt a bérkocsikat csak a helyiek vették igénybe. A vasút megjelenésével és az építkezések alatt a bérkocsikat az ismeretlen származású és rangú idegenek is előszeretettel használták. A helyi polgárok kénytelenek voltak megosztani a bérkocsik használatát az idegenekkel „...lassanként beszármaszó nagyvárosi szokások meghonosultával mi vásárhelyiek is csak hozzátörődünk, hogy tárcáink domborultságának érdekében más egyénnel rangkülönbségre való tekintett nélkül ugyanazon járműbe helyezkedjünk.”²⁰² A vasúti forgalom beindulása után Marosvásárhelyen több omnibusz is létezett. Berzenczey László két darab omnibuszt állított forgalomba, míg az állomáshoz vezető főutcán létesült sörcsarnok tulajdonosa, Márcus Márk 1872 januárjától újabb két omnibusz beindítását tervezte.²⁰³

Marosvásárhelyhez hasonlóan a többi székely városban is a vasútvonal megérkezéssel szükségessé vált a bérkocsik működésének szabályozása. Csíkszeredában az állomás előtti teret és útszakaszt zúzott kővel, kavicssal szórták meg. A bérkocsik és az omnibuszok számára megfelelő állomáshelyet képeztek ki. Ugyanitt 1897-ben elkészült a város első bérkocsi-szabályzata, amelyben szabályozták a tarifát, minden bérkocsisnak iparigazolványt kellett kiváltania, előírták, hogy minden vonat érkezésénél egy-két kocsi álljon az utasok rendelkezésére.²⁰⁴

A székely városokban nem jött létre a városi tömegközlekedés egy fejlettebb formája, a közúti vasútforgalom. Egyedül, mint ahogy már korábban láttuk, Marosvásárhely esetében merült fel javaslatként közúti vasút építése, a keskenyvágányú Maros-Torda vicinális tervezésekor. Erdélyben csak Kolozsváron, Brassóban és Nagyszebenben létesült városi közúti vasút.

A nagyobb állomások a városok reprezentatív épületeivé váltak. A székelyföldi állomások közül azonban csak a gyimesi állomásépület emelte a település rangját. A székely állomások nagyrészt költségmegszorítás miatt csak a szükséges vasúti forgalomnak megfelelően tervezték. Csíkszereda vagy Sepsiszentgyörgy állomásainál elhagyták a földött peront. Mindkét város polgársága több esetben kérte a MÁV illetékeseit és a Kereskedelmi Minisztériumot, hogy a forgalom növekedésével a vasútállomásokat bővítsék ki.²⁰⁵ A MÁV lehetőségeihez mérten a 20. század elején több székelyföldi állomáson kisebb-nagyobb építkezéseket hajtott végre. Több településen bővítették az állomásépületeket, új pályasíneket raktak le, modernizálták a vasúti jelző berendezéseket.

A városkép alakulásában fontos szerepet töltött be a vasútállomás. A csíkszeredai állomás mellett Aczél Ödön vasúti osztálymérnök szorgalmazására park létesült. A parkban a vasúti munkások körözsával keretezett virágágyat képeztek ki. Hársfákat ültettek, sétányokat készítettek, amelyek szélén padokat helyeztek el. Az így kialakított hangulatos parkban a vonatra várakozók ideje, jó időben

202 Még egy új négyfogatú társaskocsi. *Székely Hírlap*, IV. (1872. január 10.) 3. sz.

203 Uo.

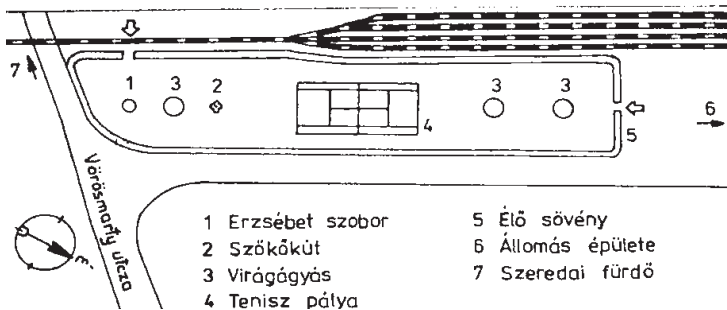
204 Fiakker-szabályzat. *Csiki Lapok*, IX. (1897. január 27.) 4. sz.

205 MOL K 229–626 csomó 2 tétel–1897–79189.

kellemesebben telt el.²⁰⁶ A park az Erzsébet-liget nevet kapta. Területén a város 1910. szeptember 11-én Erzsébet királyné emlékére egy ötméteres kőoszlop tetejére a királyné mellszobrát állította fel. Csíkszeredának ez volt az első köztéri szobra.²⁰⁷ A műalkotást Sallak Zoltán budapesti szobrász készítette.²⁰⁸ Az Erzsébet-liget a város lakosságának és az utazó közönségnek közkedvelt találkozóhelyévé vált. A park területén, mint ahogy az alábbi képeken is láthatjuk, szökőkút és tenispálya is volt.



32. ábra. Csíkszeredai vasútállomás melletti Erzsébet-liget.²⁰⁹



33. ábra. Csíkszeredai vasútállomás melletti Erzsébet-liget térképvázlata.²¹⁰

206 Vofkori György: *Csíkszereda és Csíksomlyó képes története*. Békéscsaba, 2007, Typografika. 91. (továbbiakban: Vofkori, 2007.)

207 Csíkszereda első szobra. *Székelység*, VI. (1910. szeptember 11.) 37. sz.

208 Erzsébet királyné szobra. *Székelység*, VI. (1910. szeptember 18.) 38. sz.

209 Vofkori, 2007. 91.

210 Uo. 92.

Az impériumváltás után sajnos a királyné szobrát eltávolították, majd széplássan a park területe az állomás szemétdombjává vált. Csíkszereda és a MÁV között 1913 tavaszán megállapodás jött létre a vasútállomás villanyvilágításának kérdésében. A villanyt bevezették az állomás összes helyiségébe, a pályaudvart pedig 8 darab Wolfram lámpa világította meg.²¹¹

A maroshévízi állomás sajátos színfoltja lehetett az állomás mellett téli időszakban működő korcsolyapálya, amelyet a Marosvölgyi Fakitermelő Részvénytársaság alkalmazottjai tartottak fenn.²¹²

A vasút morfológiai hatásának vizsgálata a székelyföldi települések történetében eddig elkerülte a történészek figyelmét. Az alábbi térképek segítségével Székelyudvarhely esetében figyelhetjük meg a vasút és az állomás alakítási hatását a városra. Az állomás, mint ahogy korábban is említettük, a város északi peremén, a Héjjasfalva–Gyimes állami út mellett épült fel. A hely kiválasztásában nagy szerepet játszott az állami út közelsége, valamint az a tény, hogy elegendő szabad terület állt rendelkezésre az állomás további fejlesztésére. Az udvarhelyi vicinális építésekor mindenki abban reménykedett, hogy a közeljövőben a vasút tovább folytatódik a Gyergyói-medence vagy Csíkszereda irányába. Székelyudvarhely és a Felső-Siménfalva közti területen a pályaudvar megépítése előtt egy pár polgári ház állt, ott volt a szarvasmarha piactér és az 1887 szeptemberében átadott városi kórház.²¹³

A vasút megnyitását követően gyors ütemben jelentek meg a környéken az ipari létesítmények. Ugron Gábor 1890-ben a város és az állomás szomszédságában található Bethlenfalván téglagyárat létesített, amely korszerű technikával (modern téglanyomó és körkemence) működött, az agyagot sodronypályán szállították az üzemhez.²¹⁴ Az Ugron család másik tagja, Ugron Ákos a városhoz 1895-ben csatolt Szombatfalván létesített téglagyárat. Mindkét vállalat jelentős forgalmat bonyolított le, termékei keresettek voltak Erdély-szerte.²¹⁵ Ugron Gábor ezen kívül vízerőre berendezett fűrésztelepet létesített Bethlenfalván. A telepen 12 munkás dolgozott és évente 3–5 ezer köbméter luc- és jegenyefenyőt dolgoztak fel a tulajdonos erdeiből. A telep termékeit, épületfát, deszkát, lécet az ország különböző pontjain értékesítették.²¹⁶ A vasútépítés mellett látható, hogy az Ugron család bekapcsolódott a helyi gazdasági életbe is. Az állomás mellett Fábíán József

211 A vasúti állomás villanyvilágítása. *Csíki Lapok*, XXV. (1913. április 16.) 16. sz.

212 Jégpálya. *Maroshévízi Hírlap*, I. (1911. december 10.) 24. sz.

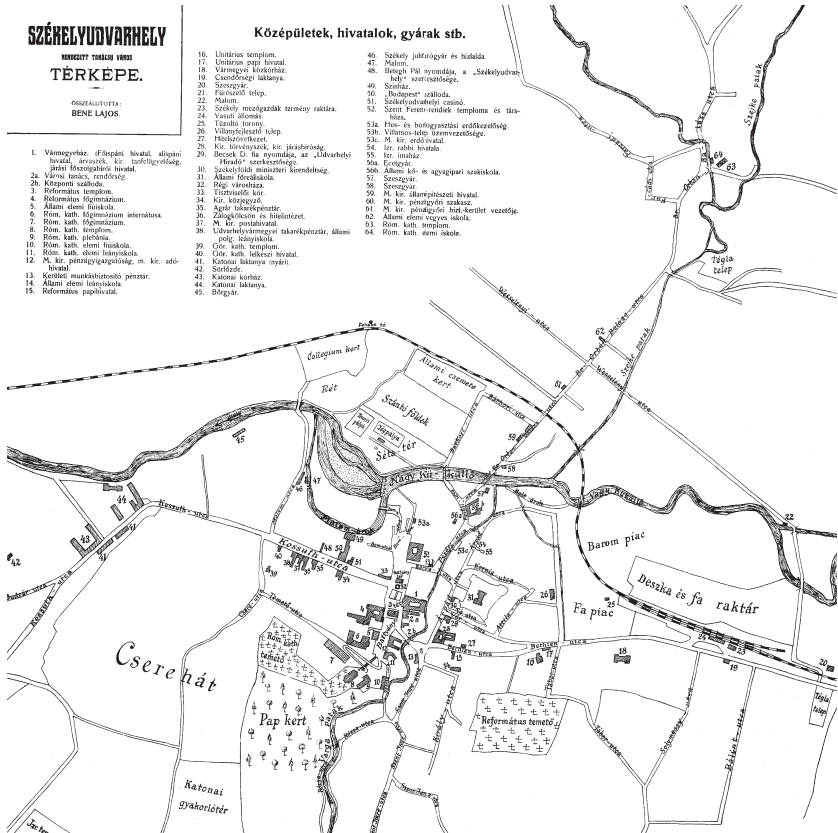
213 Novák Károly-István: *Azok a boldog békeidők Székelyudvarhelyen*. Székelyudvarhely, 2011, Udvarhelyszéki Kulturális Egyesület. 46.

214 Nagy Róbert: Székelyudvarhely gazdasági fejlődése a XIX. század végén és a XX. század elején. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok*. V. (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Csíkszereda, 2006, Hargita Kiadóhivatal. 249. (továbbiakban: Nagy Róbert, 2006.)

215 Uo.

216 MvKI, 1892. 68.

1899-ben újabb fűrésztelepet létesít.²¹⁷ A Fábian-féle fűrésztelep megérte a két világháborút, de Ugron Gábor bethlenfalvi fűrésztelepét és téglagyárát a Székely-egyleti Takarékpénztár csődbejutásakor elárverezték.²¹⁸



34. ábra. Székelyudvarhely város térképe a 20. század elején.²¹⁹

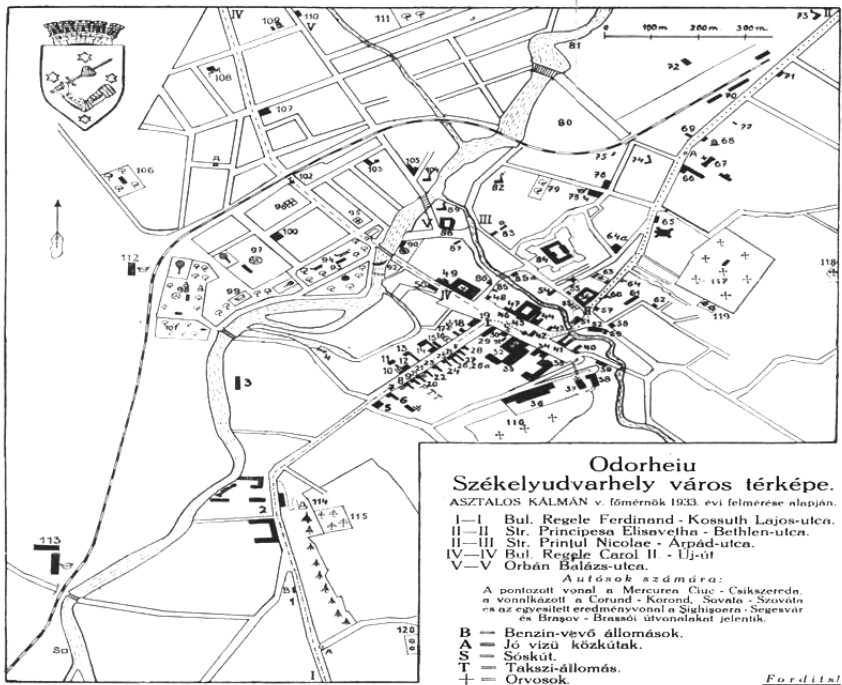
A fenti várostérkép jól látható, hogy a vasútállomás körüli területen található a fent említett ipari létesítmények mellett a város fa és deszka raktára, a szarvasmarha piac, a fa piac, a tűzoltó torony, a szeszgyár, és a csendőrségi laktanya. A térképen nincs feltüntetve, de a Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara jelentéséből tudjuk, hogy az állomás közelében Bethlenfalván Haurik

217 Nagy Róbert, 2006. 248.

218 Uo.

219 Országos Széchenyi Könyvtár. Térképtár, ST, 66. TM 314.

Szombatfalva 1895-ben csatlakozott a városhoz és a következő években a város vezetősége igyekezett a Nagy-Küküllő és a vasútvonal közti területet hasznosítani. Ezen a területen alakult ki a 20. század elején a város sétaterere és sportpályái. A fennmaradó területet parcellázták és elkezdődött egy városi tisztviselőtelep kiépítése. A városközponttól Szombatfalva irányába új utat nyitottak és vashíd épült a Nagy-Küküllőn. Az új út forgalom előtti megnyitására azonban csak 1915 júliusában került sor.²²⁴ Ezzel lehetővé vált, ahogyan az alábbi térképen is láthatjuk, a szombatfalvi Alsó-Rét telkesítése, a város nyugati irányú terjeszkedése pedig nagyobb lendületet vett.



36. ábra. Székelyudvarhely város térképe 1933-ban.²²⁵

224 Vofkori, 1998. 39.

225 Bányai János: Odorheiu Székelyudvarhely városa. Székelyudvarhely, 1933. Globus-könyvnyomda. Térképmelléklet.

Az 1933-ban készült térképen látható, hogy a vasútvonal egy részét és az állomás területét a város bekebelezte. Az állomás körüli terület megtartotta ipari jellegét, míg a város „kisállomása” és a központ közti terület teljesen beépült.²²⁶ A sínpályát átszelő új út mellett az 1920-as évek elején létesített kis vasúti állomás jól illusztrálja a város terjeszkedését, ahogy beépült a vasúti pálya környéke.

A székely városok életében a vasút és állomás morfológiai hatásának vizsgálatahoz újabb kutatásokra van szükség. Látható azonban, hogy mindegyik vasútállomás a város peremterületén helyezkedett el, részben a telekkisajátítások könnyebbége, részben a vasút folytatásának terve miatt. A lassan terjeszkedő székely városok fokozatosan, a 20. század közepére teljesen beépítették a peremterületükön lévő állomások környékét.

Vasúti alkalmazottak és a helyi társadalom

A magyarországi vasúti hálózat kiépülésének kezdeti szakaszában egyaránt külföldről érkeztek a vezető szakemberek, a vasúti berendezések és a működési szabályzat. A forgalom nagy részét azonban már hazai személyzet bonyolította le. A magyar vasutasok első csoportja 39 főből állt.²²⁷ 1872. augusztus 1-jén kezdte meg működését a MÁV üzletigazgatósága és még aznap életbe lépett „*A m. kir. államasutak alkalmazottait megillető hivatalos címek és illetményekről*” szóló rendelet. Ez volt az első olyan szabályzat, amely a vasúti forgalom minden elemére kiterjedt.²²⁸ Ez a dokumentum nemcsak a fizetéseket rendezte, hanem megállapította a vasúti alkalmazottakat megillető hivatalos címeket és egyéb illetményeket. A szabályzat két csoportra osztotta a vasúti személyzetet. Az „A” csoportba tartoztak a hivatalnokok és a „B”-be az akkori megnevezés szerint a „szolgák”.

Az „A” csoportban összesen hat rangfokozat volt, ezeken belül további három osztályba lehet sorolni az alkalmazottakat. Az „A” csoportba tartoztak rangfokozat szerint I-VI-ig: főfelügyelő, felügyelő, főmérnök, mérnök, segédmérnök, mérnök

226 A könyv témája szempontjából indokolt 1933-as térképen számmal megjelölt létesítmények feloldása: Az állomás környékén: 66. Városháza és rendőrség, 67. Megyei közkórház, 68. Lakatos Tivadar méhészete, 69. Hangya raktár, 70. Vasúti állomás, 71. Csendőrség, 72. Fatelep, 73. Szeszgyár és fatelep, 74. Fapiac és tűzoltótorony, 75. Fatelep, 76. Mértékhitelítő hivatal, 77. Fischer fatelep, 78. Városi villanytelep, 79. Szőlősi faiskolája, 80. Állatvásártér, 81. Strandfürdő, 82. Sörgyár. A vasútvonal és a városközpont közti területen: 92. Csolnakázó hely, 93. Sétatér és teniszpálya, 94. Korcsolyapálya, 95. dr. Vánky Kálmán fogorvos, 96. dr. Böhm Jenő városi főorvos, 97. Football telep és teniszpálya, 98. Kollégiumkert és teniszpálya, 99. Úszoda, 100. Székelység szerkesztősége, 101. Kertésztelep, 102. Vasúti megállóhely, 104. Szőlősi szeszgyár, 105. Szőlősi szeszüzlet irodája, 107. Állami óvoda, 112. Feketevíz fürdő, 113. Fernengel-féle sósfürdő és vendéglő. (Uo.)

227 Majdán János: Vasutasok Magyarországon 1846 és 1918 között. In: *Rendi Társadalom-polgári társadalom. 1. Társadalomtörténeti módszerek és forrástípusok Salgótarján, 1986. szeptember 28–30. Salgótarján, 1987.* (szerk. Á. Varga József) Adatok, Források és Tanulmányok a Nógrád Megyei Levéltárból a Nógrád Megyei Levéltár Kiadványa. 474. (továbbiakban Majdán, 1987.)

228 Uo. 475.

gyakornok. Az évi fizetések a rangfokozat és az abban lévő osztály szerint változtak.²²⁹ 1877-ben a vasúti hivatalnokok száma 2439.²³⁰

A „B” csoportba tartozó szolgák száma 20 000 körül volt.²³¹ Ide tartoztak: a mozdonyvezetők, fűtők, kalauzok, vasúti pályaépítők, karbantartók, vasúti műhelyekben dolgozók, az állomások belső munkáját végző málházók, kapusok stb.²³² A szabályzat kiterjedt a vasúti alkalmazottak egyenruha- és jelvényviselésére is. A rendelet értelmében elsősorban azok tartoztak egyenruhát viselni, akik az utazó közönséggel érintkeztek.²³³ Az egyenruha-szabályzatot a későbbi években több ízben módosították.

A magyar vasutassági jogviszony rendezésének újabb mérföldköve az 1884. augusztus 1-jén életbelépett új „*Szolgálati Rendtartás és Illemszabályzat*”, amely biztosította a MÁV dolgozók automatikus előrelépését, így mindenki ki tudta számítani a rangfokozati előmenetelét.²³⁴ Szintén 1884-ben hozták létre a vasúti altisztek csoportját. Fizetésük kevesebb mint fele volt a hivatalnokoké, de duplája a szolgák bérének. Az új rangfokozat bevezetésével lehetőség nyílt az alsóbb munkakörből való továbblépésre.²³⁵ A MÁV igazgatósága, hogy az altiszti fokozatban lévő vasúti alkalmazottak megkülönböztethetők legyenek, 1911-ben elrendelte, hogy a zubbony ujjain, az ujjak alsó szélével párhuzamosan körülfutó s elöl fölfelé álló csúcsban összeérő, vörös színű selyemcsíkkal ellátott sárga selyempaszományt kell viseljenek.²³⁶

Az automatikus előléptetési módszer nem volt hosszú életű, a miniszteri székbe került Baross Gábor 1887-ben megszüntette. Sőt több szigorú intézkedést vezetett be. Az altiszteket és szolgákat fegyelmezés címén visszasorolhatták, a családfelelőssé vált a családtagok által elkövetett cselekményekért stb. Baross az érdekvédelmi szervezkedés megelőzését és a vasutasoknak egy katonai jellegű munkaszervezési rendszer keretei közé való terelését akarta elérni.²³⁷ Nem munkavállalóként, hanem egy központilag irányított állami szervezet tagjaiként kezelte a vasutasokat. A vasúthálózat bővítésének köszönhetően 1888 júliusától

229 Így például az éves fizetés: I-es rangfokozatban 3200-4000 Ft, II-ben 2200-2800 Ft, a III-ban 1600-2000 Ft, a IV-ben 1200-1400 Ft, az V-ben 900-1100 Ft, a VI-ban 600-800 Ft. A fizetéshez járult még rangfokozat szerint évenként 150-800 Ft lakbér, 300-800 Ft útiállomány vagy 2-8 Ft napidíj. Horváth, 2004. 62.

230 Majdán, 1987. 475.

231 Uo.

232 A hivatalnokok csoportjához hasonlóan a szolgák esetében IV rangfokozat volt és minden rangfokozatban 1-3 osztály. Egy pályafelügyázót az II-III fokozatba sorolták és az évi fizetése 420-700 Ft között volt, lakbér támogatásként 100-180 Ft-ot kapott, a napidíja 1,50-1,80 Ft között váltakozott. A legalacsonyabb rangfokozatban lévő pályáőr fizetése 210-270 Ft, lakbéré 60-100 Ft, napidíja 1 Ft volt. Horváth, 2004. 63.

233 Uo. 64.

234 Majdán, 2010. 108–109.

235 Majdán, 1987. 476.

236 Újítások vasutasok egyenruhájában. *Székelység*, VII. (1911. április 23.) 17. sz.

237 Majdán, 2010. 109.

nők is dolgozhattak a MÁV-nál, első lépésben pénztári munkakörben.²³⁸ A nők bevonásával sikerült megoldani a vasutak államosításával felmerülő munkaerőhiányt, de ugyanakkor új kérdésekkel került szembe a MÁV, mint például a szülési idejére járó szabadság és illetmény.²³⁹

A MÁV-alkalmazottak nehezményezték, hogy az állami közalkalmazottak számára 1888-tól bevezették a kötelező előléptetést, míg az ő esetükben erre nem került sor. Az infláció ezekben az években alacsony volt, a vasutasok több esetben is kérték a bérük emelését. A Kereskedelmi Minisztérium a feszültté vált helyzetben 1895. január 1-jén mindenkire érvényes előléptetést rendelt el.²⁴⁰ A XIX–XX. század fordulóján a MÁV alkalmazottainak fizetése a többi közalkalmazotthoz képest vesztett vásárlóerejéből, így a vasutasok körében egyre nagyobb lett az elégedetlenség. Több alkalommal követeltek béremelést, közalkalmazotti státusuk megerősítését és az előrelépési lehetőségek korlátozásának feloldását. Az 1904-es költségvetésbe nem foglalták bele a vasutasok fizetésemelését, nem lett tisztázva, hogy közalkalmazottak-e vagy egy vállalat, a MÁV dolgozói.²⁴¹ Ezért ugyanakkor a vasutasok 1904. április 20-ra Budapesten országos vasutas-gyűlést terveztek. A rendőrség azonban megtiltotta ennek megtartását. Ennek eredményeként 1904. április 19-én este kitért a vasutassztrájk, minden vonatközlekedést meghatározatlan időre leállítottak.²⁴² A kormány csak a munka felvétele után volt hajlandó a vasutasokkal tárgyalni. Miután erre nem került sor, Tisza István miniszterelnök javaslatára az uralkodó hadiparancsot adott ki 1904. április 22-én. A katonai behívók megtették hatásukat. A vasutasokat, mint tartalékosokat osztották be saját munkahelyükre. A sztrájk hat nap után megszűnt és ismét beindult az országban a vasúti forgalom.²⁴³

A székely társadalom a vasút közvetítésével találkozott először az általános sztrájkokkal. A vasút előnyeivel, kényelmével hozzászólt magyar társadalom először tapasztalhatta meg, hogy milyen fontos szerepet tölt be a vonat a mindennapi életben. A székely társadalom értetlenül nézte a vasutassztrájkot, amelynek fontosabb fordulatairól a helyi sajtóból értesült. A helyi sajtó legtöbb esetben a kormány sztrájkellenes hangulatát tolmácsolta az olvasóknak. A székely vasútvonalakat és állomásokat, hasonlóan az ország más vidékeihez, katonaság szállta meg. A forgalom azonnali beindítása több helyen nem sikerült, mert a vonatvezetők a mozdonyok legfontosabb műszaki kellékeit leszerelték és elrejtették. A székelyudvarhelyi állomáson a következő kép fogadta az érkezőt: „*A kormos személyszállító kocsik, mozdonyokkal együtt elhagyatva állnak a pályaudvaron. Alig egy-két ember lézeng a pályaudvarnak környékén kiket a kíváncsiság csalt ide.*”²⁴⁴

238 Uo. 110.

239 Uo.

240 Uo.

241 Uo. 115.

242 Uo.

243 Uo. 117.

244 A vasúti állomáson. *Udvarhelyi Híradó*, VII. (1904. április 24.) 17. sz.

A vasutassztrájknak köszönhetően átmenetileg ismét felvirradt a postakocsik napja. „Éppen másfél évtized előtt mikor még Brassónál kezdődött a világ vége s a Székelyföld csak postakocsin juthatott közelebb a civilizációhoz. (...) Milyen várakozással lestük Földvár, Brassó felől napjában egyszer érkező postakocsit, ahhoz képest megszokott és közöséges dologgá vált a vasúti vonat érkezése a miből három irányból oda és vissza kétszer, három ízben is volt részünk naponta. De szerda óta megszűnt a kényelem, oda a büszke gyorsaság s a világ visszaesett a delizsáncz elfeledett korszakába.”²⁴⁵

A sztrájk a helyi iparosoknak és kereskedőknek jelentős károkat okozott, több helységben a lakosság hangulata a vasutasok ellen fordult. Az élelmiszerellátás biztosítása érdekében a kereskedelemügyi miniszter elrendelte az április 24-re eső vasárnapon a munkaszünet felfüggesztését és engedélyezte az élelmiszerszállítást a közutakon, valamint azok árusítását a piacokon és az üzletekben.²⁴⁶ A kormány az uralkodó beleegyezésével elrendelte, hogy a vasútvonalakat a katonaság szállja meg. A katonák megérkezését a lakosság örömmel fogadta, a forgalom mielőbbi elindulását várták tőlük. A sepsiszentgyörgyi *Székely Nemzet* a következőket írta: „Nagy örömet okozott este a katonai vonat megérkezése, s bár szokatlan dolog, hogy katonák vezessék a vonatot. (...) megjöttek a várua-várt lapok össze-visszaságban április 20. óta felgyülemlett levelek, újságok ölszámra hevertek és vártak a széthordásra.”²⁴⁷

Az 1904-es vasutassztrájkot a közhatalom erőszakkal letörte, de hatására az állam kénytelen volt engedményeket tenni a vasutasoknak. A sztrájk egyik kézzelfogható eredménye az új vasúti szabályzat megalkotása 1907-ben. Teljesült a vasutas társadalom több fontos követelése: ettől kezdve a munkavállalók nem voltak kiszolgáltatva a mindenkori pénzügyi helyzetnek vagy a miniszter személyének. Sikerült rögzíteni a vasutasok jogait és közhivatalnoki státusuk elismerését. Rendeződött a vasutasok fizetése, az előlépés módozatai.²⁴⁸ 1912-ben rendezték a vasúti hordárok bérét is, ugyanis eddig az államvasúti hordárok nem kaptak fizetést, hanem az alkalmi keresetükből éltek. Az új miniszteri rendelet szerint a hordár olyan napibért kapott, amikor a vasútnak dolgozott, mint a raktári munkás. Ha nem egész nap dolgozik, akkor időarányos napibért kap.²⁴⁹

A vasutassztrájknak, majd az azt követő 1907-es vasúti megegyezésnek köszönhetően megalakultak a vasutas dolgozók klubjai, pihenőházai, könyvtárai, segélyszervezetei. A szolgálati szabályzatba a kötelességek mellé a jogok is bekerültek és minderről törvény rendelkezett. Az illetménytáblázatot úgy szerkesztették át, hogy figyelembe vették az inflációt és lehetővé tették az automatikus előlépéseket.²⁵⁰

245 Tra-ra a posta jó. *Székely Nemzet*, (1904. április 23.) 59. sz.

246 A sztrájk és a vasárnapi munkaszünet. *Maros-Torda*, V. (1904. április 28.) 17. sz.

247 Járnak a vonatok. *Székely Nemzet*, (1904. április 27.) 61. sz.

248 Majdán, 2010. 120.

249 A vasúti hordárok ezentúl fizetést kapnak. *Székelység*, VIII. (1912. november 24.) 47. sz.

250 Majdán, 2010. 120.

A vasutasok a városi polgárság, a vidéki társadalom elismert tagjai voltak. A vasúti csomópontokon, ahol nagyobb számú vasutas élt, estélyeket, bálákat, klubokat szerveztek. Brassóban például 1892-ben tekepályát létesítettek a vasúti állomás mellett.²⁵¹ A vasúti társadalom tagja csak írástudó, feddhetetlen életű személy lehetett. Az altiszti állásokra 4 középosztály, a hivatalnoki állásoknál érettségi, illetve egyetemi képzettség szükségeltetett. A vasúti tisztviselők büszkék voltak a kiváltságaikra és iskolázottságukra. A szászrégeni vasúti tisztviselők például felháborodtak azon 1906-ban, hogy az újonnan megnyílt Görgény-völgyi iparvasút személyzete hasonló egyenruhát viselt, mint ők. „*Sipka, zubbony, nadrág, köpeny, szolgálati öv és a jelvények mindenben megegyeznek ezekével. Pedig mily óriási különbség van a két vasút alkalmazottjai között. A m. á. vasútnál nyugdíjképes, tanult, diplomás emberek, amannál pedig írást alig tudó, kérges tenyerű atyafiak vannak alkalmazva, akiket mint embereket szeretet illet ugyan, de mint vasutasokat csak daroc köpeny, s nem pedig arany- és ezüstszinóros egyenruha.*”²⁵²

Az egyenruhás vasutas a település irigyelt tagjává vált, aki állandó fizetéssel rendelkezett, lakbértámogatást, munkaruhát kapott, utazási kedvezményben részesült. A szolgálati éveinek letöltése után pedig nyugdíjba vonulhatott. A MÁV Hivatalnoki és Szolgái Nyugdíjintézete 1870. április 1-jén alakult meg.²⁵³ A Nyugdíjintézet alaptőkéjét a tagok járuléka, adományok, pénzbírságok és a kormány hozzájárulása adta. Tagjai a MÁV végleg kinevezett alkalmazottai lehettek. Nyugdíjra az volt jogosult, aki 36, vagy a mozdony-vonatkísérők esetében 24 évig fizette a járulékot, vagy a 60 évet betöltötte és egészségi okból szolgálatra alkalmatlanná vált.²⁵⁴ A MÁV Nyugdíjintézettel szinte egyidőben 1870-ben megalakult a MÁV Pályaorvosi Szolgálata. Az intézmény feladata a beteg alkalmazottak gyógykezelése, vasúti mentőszolgálat működtetése és az előírt közegészségügyi előírások betartatása volt.²⁵⁵ A vasúti társaságok és a MÁV-alkalmazottak számára temetkezési, betegsegélyező egyesületek létesültek. A vasutas személyzetnek a vasúttársaságok, majd később a MÁV az állomások épületeiben alakította ki a szolgálati lakásokat, a nagyobb állomásokon pedig önálló lakóépületek készültek. A XX. század elejétől a MÁV saját egészségügyi szolgálatot működtetett. A

251 Tekepálya felszentelés. *Brassó*, VIII. (1892. június 25.) 76. sz.

252 A helyi vasutasok és az uniformis. *Marosvölgy*, V. (1906. május 24.) 21. sz.

253 Duchon Gyuláné: Társadalombiztosítás a Magyar Államvasutaknál a kezdettől 1995-ig. In: *Vasúthistoria évkönyv*. (szerk. Mezei István) h. n. 1998, MÁV Rt. 363. (továbbiakban: Duchon, 1998.)

254 A nyugdíj mértéke a következőképpen alakult: 8 évi járulékfizetés után 35%, 31 évig évenként 2,5%-al emelkedett, 36 évig évenként 1,5% növekedés. 36 év munkaidő betöltésével a teljes nyugdíj járt. 8 év alatt csak üzemi balesetet szenvedett személyek voltak jogosultak nyugdíjra. A nyugdíjjáruléka mértéke a fizetés 3%-a, a mozdony-vonatkísérőknél 4,5%-a volt és a munkáltató járuléka, amely azonos volt az alkalmazottakéval. A vasutas özvegye jogosult volt az elhunyt nyugdíjának 66%-ára, a félérvák a 10%-ára, a teljes árva a 15%-ára. Uo.

255 Uo. 364.

vasutascsaládok gyermekeinek és az árvák ellátása, oktatása érdekében a MÁV nevelőotthonokat is működtetett.²⁵⁶

A székelyföldi városok egy része, mint Marosvásárhely, Sepsiszentgyörgy vagy Csíkszereda, vasúti csomópontokká, csatlakozó állomásokká váltak. Állomásaik ténylegesen a település kapui lettek. Ezzel szemben Székelyudvarhely vagy Kézdivásárhely vasúti végállomás maradt. A székelyföldi települések történetében a vasútépítésekkel párhuzamosan jelentős fejlesztésekre került sor. A városrendezési munkálatok által új utcák nyíltak, aszfaltozták a települések legfontosabb útvonalait, járdák, sétányok, parkok létesültek. Egyre nagyobb figyelmet fordítottak a higiéniai követelményekre, a közterületek tisztaságára, kihelyezték a város szélére a vágóhidakat és állatvásárokat. A 20. század első évtizedében a székelyföldi városokban kiépült a villany-, víz- és csatornahálózat. A modernizációs és urbanizációs folyamatok elindításában vagy felgyorsításában a vasút meghatározó szerepet töltött be.

IV. 6. Utazás a gőzparipán

A 19. század elején még kevesen ismerték az utazás örömét. A társadalom elsöpörő többsége szülőföldjén élte le életét és csak a közvetlen környezetét ismerte. Az emberi haladás maximumát a ló sebessége képezte. Az első magyar gőzmozdony vontatta vonaton a Pest és Vác között utazó legények meg is dicsérték a vonat gyorsaságát, pedig „*ló sincs fogva*” élje.²⁵⁷ A vonat megjelenése egy csapásra felborította az addig megszokott tér-, sebesség- és időkorlátokat.

A székelyföldi közember a szomszédos nagyobb városokban, mint szolgáló, cseléd vagy katona találkozott a gőzmasinával. Az építkezést, a menetrend szerint induló vasúti közlekedést felfokozott várakozás előzte meg. A vasút megnyitása mindenütt valóságos népünnepéllyel ment végbe. A Tövis–Székelykocsárd–Marosvásárhely vonal átadásáról a következőt írta a Marosvásárhelyen megjelenő *Erdély*: „*Mielőtt az első rendes vonat megérkezett volna Fehérvárról a város képviselői és többen a vonat elé mentek egészen Nyárádtőig hol a vasúti hivataloktól meglepetten gazdag villás reggelivel fogadtattak. A vonat délután negyed 1-re érkezett Vásárhelyre. A mozdony homlokzata büszkén mutogatta az ország címerét és a háromszínű lobogóját, a vonat közepén pedig a város szép zászlaja lengett. A jöttöket az éljenzés örömjaja s a tarackok dörgése üdvözlé.*”²⁵⁸

A székelyföldi vasutak megnyitásánál a kormány magas szinten képviseltette magát. Jelen voltak a helyi politikai elit kormánypárti és ellenzéki tagjai, a vállalkozók, az építést irányító mérnökök, valamint a település apraja-nagyja. A székely városok állomására megérkező ünneplő vonat történelmi pillanatát a helyi fotográfusok igyekeztek megörökíteni. „*Néhány jóvérű amateur fényképész tízféle*

256 Vörös Tibor: *Vasúti építéset*. Budapest, 2009, Magyar Államvasutak Zrt. 39.

257 Pesti váci vas út. *Erdélyi Híradó*, (1846. július 26.) 164. sz. 474 o.

258 E hó 20-án vasutunk átadatott. *Erdély*, I. (1871. november 23.) 39. sz.

változatban örökítette meg a hullámzó sokaságot, sőt egy, a veszteglő vonat egyik első osztályú kupéja tetején állította fel gépét a közönség nagy hahótája között.” – tudósít a Gyergyó című hetilap a Gyergyószentmiklós–Déda vonal megnyitásáról.²⁵⁹

A kormány ünneplő vonattal érkező képviselőit diadalkapuvál, Rákóczi indulóval, hangzatos beszédekkel köszöntötték az ünneplőbe öltözött helyi előljárók. Szinte minden beszédben előfordulnak a megszokott szófordulatok: „nyugati nagy civilizáció kapui a mai napon megnyíltak valahára mi előttünk is”; „évszázadok szenvedéseinek szakadatlan küzdelmének kiérdemelt jutalmát veszi el ma ős székely városunk”; „a mai nappal többé nem vagyunk elhagyatottak, a világtól elzártak mint valánk”. Az ünnepi beszédekben a vasút, mint a legjelentősebb civilizációs vívmány jelenik meg. A vonat a modern világ, a haladás, gyorsaság szimbóluma. A székely települések már rég megérdemelték volna, hogy részesüljenek a civilizáció vívmányaiból, a kormány tehát egy adósságot is törleszt irányukban azzal, hogy engedélyezte az illető vonal megépítését. A beszédek sokszor a vasútban egy csodatévő eszközt láttattak, amely mint egy varázspálca, meg fogja oldani a helyi gondokat. A kormány igyekezett politikai tőkét kovácsolni a köztudottan ellenzék-párti székely lakosság körében. A „nagy napot” a vasút megnyitását jelképező város legjobb vendéglőjében fejezték be, ahol pohárköszöntők sokasága hangzott el az uralkodó, a közlekedési miniszter, az országgyűlési képviselők, a vállalkozók, és a mérnökök egészségére.

A vasúti forgalom első látható eredménye az információcsere felgyorsulása, a levélváltás idejének lerövidülése. A pesti napilapok már a megjelenésük napján megérkeztek a vasúti állomásokra. A gyorskocsik, postakocsik eltűntek a vasút által érintett települések útjairól. „A Biasini gyorskocsija e hó 19-én utolsósor futotta meg Vásárhely és Kolozsvár közti lassúdad pályáját. A postakocsi pattogós lármaját szintén 20-án beszüntette.”²⁶⁰ A postakocsik mellett egyes helységekben az omnibuszok is megszűntek. „A Brassóból a főállomásig és Hosszufaluig járó posta lovas kocsik ideje lejárt helyöket a közúti vonal kocsijai foglalták el. Így járnak a vendéglők kijáró omnibuszai is. Hja! Változik a világ és ebben még a kocsijárás is!”²⁶¹

A székelyföldi városok, falvak közvetlen összeköttetésbe kerültek a legjelentősebb ipari, kereskedelmi és kulturális központokkal, valamint az ország fővárosával. A vasúti közlekedés sokszorosan lerövidítette a távolságot. Így a Székelyföldről is egy-két nap alatt el lehetett jutni az ország bármely részébe. A vonat a gyorsaság mellett biztonságot és kényelmet is biztosított az utazóknak.

A vaspálya átadása után az érintett települések lakói ki akarták próbálni az új technikai csodát. Petőfi egy egész napon át élvezte a zakatoló vonat száguldását Pest és Vác között. A helybéliek számára az első vasúti utazás igazi ünnepszámba ment. Az átadott vonalat mindenki megcsodálta. A kolozsvári *Ellenzék* 1888-ban,

259 A Gyergyószentmiklós–déda vasút megnyitása. *Gyergyó*, IX. (1909. október 31.) 44. sz.

260 A Biasini gyorskocsija. Uo.

261 Brassóból a főállomásig. *Brassó*, VIII. (1892. március 15.) 32. sz.

a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonal átadásakor megpróbálja szemléltetni a helyi lakosságban megmutatózó kíváncsiságot.

„Minden állomásnál nagy tömeg várta. A székely asszony megfogta az ura kezét.

– Hallja kend apjok, ülünk fel egy kicsit a vasútra.

– Vak apád! Hadd próbálja más.

– Egy futamodásnyira bár édes emberem.

– Üm, hátha elromlik a masina?

– Jaj lelköm Gábor úr csinálta azt.

– No, no!

Ez annyit tesz, hogy legyen meg a te akaratod és kézen fogva járulnak a pénztárhoz.

– Biléket istállunk Udvarhelyig.

A gazda megrántja az asszonyt.

– Csak egy futamodásnyit mondtál.

– Annyi lelkem gazdám csak. Hiszen úgy megyünk mint a pereszlen.

A gazda csendesen mormolja: Még is hunczut a német, máskor egy félnap kellett!

E jelenet megismétlődik minden állomásnál zsúfolásig telnek a kocsik s a masina nagy füst felleget fúj a csendes székely völgyekbe. A mezőn foglalatoskodó átkiált a szomszéd földre:

– Érzik-e kendétek!

– Mit koma?

– A vasút füstjét.

– Már hogy ne. Ahajt megyen né. Katona koromba sem láttam különbet. Alig várom, hogy bele üljek.²⁶²

A kolozsvári Kelet szerkesztője a Tövis–Marosvásárhely vasút megnyitása után rövid idővel beutazta a vonalat és utazási élményét megosztotta az olvasóközönséggel. „Ami magát az utazást illeti: a személykocsik I. és II. osztályú coupéi oly ízléssel, csinnal, kényelemmel vannak berendezve, hogy azok a legkényesebb ízlést is méltán kielégíthetik. A III. osztályú kocsik is még mindig elég kényelmesek arra, hogy az erdélyrészi kevésbé módos, közép és polgárosztálybeli utasok által túlnyomóan vétesse-nek igénybe, sőt a IV. osztályú kocsik ellen melyek kivétel nélkül üveglakokkal vannak ellátva sem lehet kifogása a szegényebb munkások és napszámosoknak.”²⁶³ Az újságíró kitért a hiányosságokra is. Az I. és II. osztályú várótermek a téli időszak alatt fűtetlenül s bezárva álltak, ezért a III. és IV. osztályú egyesített váróhelyeket lehetett csak igénybe venni „sokszor igen ronda passagierjei között.”²⁶⁴ A másik hiányosság, amely a vasúttársaságnak is gondot okozott: a vonatok fűtése téli időben. A marosvásárhelyi vagy a gyulafehérvári állomáson meleg vízzel telt pléhszelencéket helyeztek el tarka szőnyegbe burkolva a vagonokba, de azok rövid egy óra alatt kihűltek és az utas hidegben folytatta az utazást egészen a célállomásig. A kocsik fűtését a későbbiekben is sok kritika érte, mint ahogy az

262 Székely vasút. *Ellenzék*, IX. (1888. március 20.) 67. sz.

263 Vasúti élmények és tapasztalatok. *Kelet*, II. (1872. január 18.) 13. sz.

264 Uo.

egy 1912-es sajtóhírben olvasható. „... a csíki 30–35 fokos (...) hidegben 3 szorosan fokozódik a teher sulya és nem kifagy, hanem kiszámíthatatlan gyorsan elfogy a gőz, mely az állítólag most használt rossz szénfűtéssel nehezen is fejleszhető. Mindezekben csak úgy segíthetünk, ha Szentmihálytól Szentgyörgyig a bundát vasuton is magunkra vesszük, mert különben a Gréczesen gőz mellett is könnyen megfagyunk.”²⁶⁵

Kezdetben a vasúti kocsik oldalfeljárósak voltak, egyik fülkéből a másikba csak a külső lépcsőn lehetett átjutni, ami mozgásban lévő kocsi esetében veszélyes vállalkozás volt. A kocsik korszerű fűtését és világítását csak az 1860-as évek végétől sikerült megoldani. Komoly gondot jelentett a WC kérdésének megoldása. Kezdetben csak a pályaudvarokon volt lehetőség az illemhelyek használatára. Később a poggyászkocsikon helyeztek el mellékhelyiséget, de komoly próbatételt igényelt az illető kocsigig való eljutás. Az 1870-es években megjelentek a fűtéssel és illemhellyel rendelkező személykocsik. A nagyobb sebesség miatt már nem volt lehetőség a külső átjárásra.²⁶⁶ Az I. és II. osztályú fülkék egymástól elszigeteltek voltak, az utazók a megállóknban a vasúti peronról egyből a fülkébe szálltak fel. A vasútvonalon előforduló balesetek, gyakori rablások, gyilkosságok miatt az 1860-as évektől előtérbe került a fülkék közti kommunikáció, az átjárás szükségessége. A vitákban, mint alternatíva jelent meg az amerikai szalon kocsitípus bevezetése, de egyetlen európai vasúti rendszerben sem alkalmazták. A fülkerendszerről az európai vasúttársaságok nem hajlandóak lemondani, inkább riasztószervezeteket terveznek, hogy baleset esetén lehetővé tegyék az utazók számára a gyors segélyhívást. Így például Lehr Benő, a Duna–Dráva vasút tisztviselője egy elektromos riasztórendszer beszerelését javasolta, amely összekötné a vasúti kocsikat a kalauzkocsival és baleset esetén a kocsi osztályzásának megfelelő számban kell megnyomni a riasztó készüléket.²⁶⁷ Franciaországban az 1860-as években több vasúton a fülkék közötti falon figyelőablakot alakítottak ki, ami természetesen hamar a karikatúra céltáblájává vált.²⁶⁸ A fülkék, illetve a kocsi közötti hatékony, biztonságos és kényelmes kommunikáció csak egy belül elhelyezett folyosóval volt megoldható. Ilyen irányba tett lépést az 1860-as évek elején a svájci északkeleti vasút által forgalomba állított kocsitípus, ahol a fülkéket a válaszfalakon kialakított ajtókkal kapcsolták össze.²⁶⁹ Ezt a rendszert is több bírálat érte, leginkább azt hangoztatták, hogy a fülkéken való átjárás zavarja az utasok nyugalmát. Heusinger von Waldegg találta meg a végső megoldást. A kocsikba, azoknak a két végén található ajtón keresztül lehetett bejutni. A fülkék zártsága megmaradt, de most már nem a peronról, hanem a kocsiban található folyosóról

265 Ujból vasúti szerencsétlenség. *Csíki Lapok*, XXIV. (1912. január 17.) 3. sz.

266 Komoróczy István: A magyarországi vasúti kocsik fejlődésének története 1836 és 1875 között. In: *Magyar Vasúttörténet. A kezdetektől 1875-ig.* (főszerk. Kovács László) I. köt. Budapest, 1995, Közlekedési Dokumentációs Rt. 339.

267 Lehr Benő: Villanydelejes segélyhívó utasok számára vasúti vonatoknál. In: *Vasút*, I. (1874. december 13.) 12-13. sz.

268 Schivelbusch, 2008. 98.

269 Uo.

lehetett oda belépni.²⁷⁰ A 19. század végétől a nagy távolságokon közlekedő vonatokon étkező- és hálókocsik álltak az utazók rendelkezésére.

A vasúti utazás illemtana

A vonaton való utazás tömeges elterjedésével párhuzamosan illemtankönyvek, irodalmi művek, sajtóhírek, turista könyvek látták el az utazókat hasznos tanáccsal, hogy hogyan kell viselkedni a vonaton, mire kell figyelni, mekkora csomagot érdemes vinni hosszabb utazásra vagy esetleg hogyan lehet megszabadulni a kellemetlen útítárstól. Dohányozni az I. osztályú kocsikban csak az összes utazó beleegyezésével lehetett. Minden vonaton voltak nem dohányzó szakaszok is.²⁷¹ Az 1904-ben hozott rendelet további szigorításokat tartalmazott: megtiltotta a dohányzást a vasúti várótermekben és több vagont, illetve fülkét tartottak fent a nem dohányzók részére.²⁷² A vasúti előírás szerint a magányosan utazó nők kérhették, hogy lehetőleg csak nőekkel együtt utazzanak. A vonatokon külön női szakaszokat tartottak fent.²⁷³ Kutya vagy más állatok szállítása csak ketrecren történhetett, külön jegyvásárlás ellenében. A fülkébe pedig csak annyi csomagot lehetett bevinni, amennyi az utazó ülése feletti poggyásztartóban elfért.²⁷⁴ A vasúti és hajózási felügyelőség 1913-ban megtiltotta a vasúti kupék folyosóján való tartózkodást. A tiltás oka az volt, hogy a folyosón álló személyek, a cigarettázók, a kíváncsiskodó utasok akadályozzák a ki- és beszállást, az étkezőkocsihoz való eljutást. A rendelet azonban nem aratott tetszést az utazók körében, sérelmezték, hogy a hosszú utakat a fülkében szorongva kell végigszenvedni.²⁷⁵ A háborús események semmissé tették ezt a rendeletet.

A vasúti kocsikban nem voltak számozott helyek, 1912-ben felmerült az az ötlet, hogy a magyar vonatokon is, akárcsak a német vasúti kocsikban, számokkal lássák el az ülőhelyeket. *„Mindenki tudja, hogy a magyar vonalakon mennyi kellemetlenség támad abból, amikor valaki a vonatban helyet foglal s míg pár percre elhagyja helyét, már más telepedik oda s különösen kellemetlen az ilyen helyfoglalás olyankor, amikor a vonat túltömött s egyáltalán nem tartható ideális rendnek, hogy az ember a vonaton a helyéért kénytelen veszekedni, vagy drága pénzen kénytelen a vasúti kocsi folyosóján óraszámra ácsorogni.*”²⁷⁶

Az illemtankönyvek felhívják a fiatal nők és lányok figyelmét arra, hogy a kupében nem illendő lefeküdni, és tartózkodjanak a túlságos kényelmeskedéstől.

270 Uo. 99.

271 Kalauzok, 1894. 7.

272 Újítások a vasúton és postán. *Maros-Torda*, V. (1904. április 14.) 15. sz.

273 Kalauzok, 1894. 6.

274 Uo. 11.

275 Tilos a kupék folyosóján tartózkodni. *Székhelység*, IX. (1913. március 30.) 13. sz.

276 Számozott helyek a vonatokon. *Csiki Lapok*, XXIV. (1912. szeptember 11.) 37. sz.

A nők igyekezzenek az utazás végéig a külsejük csínját megőrizni.²⁷⁷ „Éjjelre soha sem vetnek le semmit, legfeljebb, hogy papucsot húznak, ezt is csak akkor, ha külön coupéban utaznak családjukkal. Megtörtént velünk, hogy az első osztályú nő-coupéban egy asszonyág jelenlétünkben egészen sans gene²⁷⁸ levetette fűzővállát. Ez már az illetlenség netovábbja. A ki a fűzést vasuton éjjel nem tűri, ne vegyen fel fűzővállat utazásra vagy pedig öltön olyat, mely elég kényelmes arra, hogy éjjel is kiállja.”²⁷⁹ Az illemtankönyvek figyelmeztetik az olvasókat, hogy vasúti kocsiban nem illik a piszkos cipőt felrakni a plüss, mokett vagy bőrülésre. Ha valaki belép a fülkébe vagy onnan eltávozik, illik köszönni, meghajolni. Az újonnan érkezők köszönését fejbőlintással illik viszonzni.²⁸⁰ Az illemtankönyvek tartózkodó nyájasságot tanácsolnak az utitársakkal szemben, „mivel az ember soha sem tudja, kivel utazik, s ugyancsak sajnálná, ha később megtudná, hogy olyan utitárs iránt volt udvariatlan, kit örömmel számítana ismerősei közé.”²⁸¹ Nem illő több helyet elfoglalni, nem illik azt hazudni, hogy nincs több hely csak azért, hogy kényelmesebb legyen az utazás.²⁸²

Az illemtankönyvek kitérnek az étkezésre is utazás közben „... igen illetlen dolog, ha erős szagú eledeleket költünk el a coupéban. Ily szűk helyen összeszorítva, az efféle csakis kellemetlen lehet utitársainkra nézve. Ha gyümölcsöt vagy bonbonokat eszünk (ezek tulajdonképpen az egyetlen dolog, melyeket vasuton elkölteni illő, miután úgyminden 3–4 órában étkezhettek az állomásokon) csak akkor kínáljuk meg azokkal utitársainkat, ha már beszédbe ereszkedtünk velők.”²⁸³ A vasúti kupéban való étkezés azonban, annak ellenére, hogy az illemtankönyvek elítélték, továbbra is társadalmi szokás maradt, a II.–III. osztályú kocsikban pedig szinte divattá vált. „Egy-két állomás múlva az apa előszedte az elemózsias kosarat, mert ha az ember vonatban ül, mindjárt enni kell. Ez az illem. A harmadik osztályban. Mert itt a legszebb dolog, amit művelni tud az ember, legüribb, a legfinomabb, az: ha eszik! Ha van mit enni neki. Pláne, ha jó falatok vannak. Rántott csirke! Azt kipakolni. Az a beszéd.”²⁸⁴ A III. osztályú kocsik sajátos hangulatát leginkább az irodalmi művek, vagy egy-egy sajtóhír tudja visszaadni. „Iszonyatos, bűdös, keserű pipafüst van az egyik vagonban. A deszkailésen három kosár. A legfelsőben libák gágognak. Kővér kofák tanyáznak a kosarak körül, trécselnek. (...) Felfordított koffer tetején négyen ramslit²⁸⁵ játszanak.

277 A művelt és udvarias ember. Társas viselkedés szabályai a magyar nyelvű életvezetési és illemtankönyvekben (1798–1935) Szöveggyűjtemény (szerk. Fábri Anna) Budapest, 2001, Mágus. 244. (továbbiakban Fábri, 2001.)

278 sans gene, fesztelenül

279 Wohl Janka: *Illem. A jó társaság szabályai. Utmutató a művelt társaséletben.* Budapest, 1891, Athenaeum R. Társulat. 227. (továbbiakban: Wohl, 1891.)

280 Fábri, 2001. 245.

281 Wohl, 1891. 228.

282 Fábri, 2001. 247.

283 Wohl, 1891. 226.

284 Móricz Zsigmond: A bicska. In: *Történetek a vonaton. Magyar írók novellái.* 2004, Palatinus, 55.

285 Ramsli, a korban divatos kártyajáték, 3-5 személy játszhatja magyar kártyával.

(...) A kalauz keresztülhalad a vagonon, belenéz a kosárba. A libák ijedtükbe még hangosabban kezdenek gádogni. A kofák kacagnak. Valaki szeges drótot vett kerítésnek, mutatja a szomszédainak. (...) Két legény egy kendős, fiatal parasztlányt szorongat. Nevetnek. Valaki eszik. Kicsomagolja a térdére a szalonnát, meg a zöldpaprikát. A szomszéd kupében egy kóbor koldus, egy cigány játszani kezd. (...) Kődön, pipafüstön, vastag emberszagon keresztül, mindenünnen az élet dús ereje árad. (...) Hiába üres az első osztály, hiába gyászos a második, itt van a harmadik osztály egészséges zsivalygásával.²⁸⁶ Az illemtankönyvek világával ellentétes hangulat uralkodott a harmadosztályú kocsikban.

Itt érdemes megemlíteni, hogy egyes illemtankönyvek kitérnek a különböző tájegységek, nemzetek, államok szokásaira is, mert „a mióta a vasutakat feltalálták, nem létezik többé távolság. Mindnyájan utazunk s igen természetes, hogy szívesen fogadunk némi felvilágosítást azon különböző népek szokásait illetőleg, melyeknél megfordulunk.”²⁸⁷

Panaszok a vasúti utazásra

A vasúti utazás általánossá válásával a sajtóban egyre gyakoribbak a panaszok. A '70-es években a Székelykocsárd–Marosvásárhely vasút igazi végvonal hangulatát idézte. A vonatok többször késtek, előnytelen volt a csatlakozás a nagy városok és a főváros irányába. „(...) a Magyar Keleti Vasút Igazgatósága nappali közlekedéssel akar az utazóknak kényelmet nyújtani. A nappali közlekedés annyival kívánatosabb lenne, mivel nappal a kitört ablakú coupéban is kellemesebb utazás esik, mint az éjjeli ép ablakúban, hát még éjjel utazni kitört ablakoknál.”²⁸⁸ Az 1907-ben megnyitott Gyergyószentmiklós–Madéfalva vonalon közlekedő kocsikról a helyi lap a következőket írta: „Rozoga ókori kocsik közlekednek. Ablaktányérok, lámpák, ajtók hiányosak, rosszul zárnak, szíjjak helyeit jelzik a kiálló szegmaradványok, arról pedig, hogy tisztogatni is szokták volna a kocsikat, nincs alkalmunk meggyőződni.”²⁸⁹ A magyar vasúthálózat peremén elhelyezkedő székelyföldi vasútvonalakra az ünnepélyes megnyitást követően vagonhiány miatt sok esetben más vonalokról már leutazott vagy felújított kocsik kerültek. A peremvonalak, megnyitásukat követően még évekig nélkülözték a kor modern vasúti kocsijait.

A legtöbb panasz az előnytelen vasúti csatlakozásról szólt. Marosvásárhelyről az előnytelen vasúti csatlakozás és menetrend miatt az 1870-es években egy nap alatt nem lehet megjárni Kolozsvárt, de még a közeli Marosludast sem. „A keleti vasút igazgatósága azt hiszi talán, hogy mi vásárhelyiek az éj sötét kedvelő madarak, baglyok vagyunk, hogy éjnek idején utaztat bennünket a vasúton. Ezennel tudatjuk, hogy mi nem félünk a világosság sugaraitól, amiért nagyon jól tenné, ha egy nappali

286 Hunyady Sándor: Első, második, harmadik. In: *Történetek a vonaton. Magyar írók novellái.* 2004, Palatinus. 36–38.

287 Wohl, 1891. 338.

288 Úgy halljuk. *Székely Hírlap*, VI. (1874. január 24.) 7. sz.

289 Vasutunk. *Gyergyó*, VIII. (1908. január 5.) 1. sz.

vonatot is rendezne legalább innen Kolozsvárig. A vasúti pénztárba is ez által több picula vándorolna, mert mi tudunk több helybéli és vidéki hazafit, akik ha Kolozsvár felé kell utazniok örömeztobb utaznak fogadott szekérrel, mint vasúton, hogy az éjjeli alkalmatlanságokat kikerüljék.²⁹⁰ Az előnytelen vasúti menetrend és csatlakozás miatt a vasút megnyitása után is sokan továbbra is szekérrel utaztak Kolozsvárra vagy a közeli településekre. A keleti vasútvonal államosítását megelőzően a személyvonatok sok esetben árut is szállítottak, ezért egyes állomásokon akár fél órát is veszteltek.²⁹¹ Némileg normális kerékvágásba terelődött a vasúti utazás Marosvásárhelyről, miután 1874-től nappali vonatok is közlekedtek Gyulafehérvár és Kolozsvár irányába.²⁹²

A menetrenddel kapcsolatos bírálatok újra és újra előbukkantak a székelyföldi sajtóban és a Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara éves jelentéseiben. A helyi érdekű szárnyvonalak esetében komoly gondot jelentett a fővonal menetrendjéhez való kapcsolódás. A székelyföldi utazó közönségnek a székelykocsárdi, balászfalvi, héjjasfalvi, majd később a segesvári, madéfalvi, sepsiszentgyörgyi, brassói állomásokon több órát kellett eltöltenie, hogy tovább tudjon utazni az erdélyi nagyvárosokba vagy a zsákutcában végződő székely helyi érdekű vasutak állomásaira.

Az Udvarhely vármegyei vicinális esetében többször kérelmezték egy harmadik vonatpár beindítását, a vonatok sebességének fokozását, a vegyes vonatok megszüntetését.²⁹³ Az udvarhelyi sajtó több esetben vicclapokba illő kis tudósításokat közölt a székely gőzös gyorsaságáról: „A mi kedves vonatunk minden alkalmat felhasznál, hogy nagyokat fűtyüljön. Különbön is azt hiszi a vasúti közlekedésről, hogy nem áll egyébből mint sípolásból és késésből. Amiért a nagy vasutak néha fűtyölnek és néha késnek, a madzagvasutak mindig sípolnak és késnek. A mi vonatunk természetesen nem tud kisiklani, mert csak cammog, zakatol és ráz, kegyetlenül ráz. Nem robot, nem megy, csak mászik. Amíg tudniillik a gépész az úton nem fődöz föl biciklistát. Ettől a látványtól elveszti az esztét, megvadul tőle, ő maga is, a gép is. Kifogat minden befelé forgatandó csavart ... rázak a tűzre minden szenet, keresztet vet és kiindítja a masinát. A szekértől eltűri, hogy eléje jusson, a csordától eltűri, hogy mellette cammogjon, s talán elállja útját, a gyalogostól nem bánja, hogy utasaival az ablakon keresztül az időről és a vetések állásáról társalogjon, csak a biciklistának nem bocsájti meg, hogy nálanál gyorsabban jár. (...) Ahol kerékpár akad utitársnak ott megbomlik és gyorsvonattá lesz. Az utasok arca kiragyog és szóval jellel biztatják a kerékpárost, hogy még gyorsabban. Minél sebesebb a kerékpár, annál gyorsabb a vonat, amelyben ágaskodik az ambíció a karikázó láttára.”²⁹⁴ Az újságíró szemléletesen érzékelteti

290 Dürückölő. *Székely Hírlap*, V. (1873. szeptember 17.) 73. sz.

291 Az utóbbi időben. *Székely Hírlap*, VI. (1874. március 14.) 21. sz.

292 A Magyar Keleti Vasút menetrendje. *Erdély*, IV. (1874. augusztus 27.) 35. sz.

293 A helyi érdekű vasút menetsége. *Udvarhelyi Híradó*, V. (1902. február 16.) 7. sz.

294 *Udvarhelyi Híradó*, V. (1902. május 11.)

az udvarhelyi vicinális gyorsaságát. Évtizedek múltán is visszatérő panasz maradt a helyi érdekű vicinálisok menetideje, a dögögő, gyakran késő székely gőzösök.

A székely körvasút első szakaszának megnyitása után a Brassó–Csíkszereda vonalon naponta két pár vonat közlekedett. A szerelvények közel nyolc óra alatt tették meg a két város közti 100 km-es távolságot. Háromszék és Csík vármegye közigazgatási bizottsága kérte a MÁV igazgatóságát a menetrend megváltoztatására és a Sepsiszentgyörgyi várakozási idő lecsökkentésére.²⁹⁵ A csík vármegyei utasoknak, ha Budapestre akartak utazni vagy onnan tértek haza, az előnytelen csatlakozás miatt Brassóban 6–8 órát kellett vesztegelniük.²⁹⁶ A kezdeti vonatközlekedés nem kedvezett a postaszállításnak sem, mert csak délután érkezett meg a vonat Csíkszeredába, amire már kihordták a napi postát, így az érkező szállítmány csak másnap reggel került kikézésre.²⁹⁷ Ez eredményezte azt a rendellenes helyzetet, hogy a Csík vármegyei vasúti közlekedés megindításának évében a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonalon és majd innen a kocsiküldöncjé-
rattal érkező posta korábban érkezett meg Csíkszeredába, mint vonattal Sepsiszentgyörgy irányából.²⁹⁸

A székely körvasút kiépítését követően az utazóközönség többször nehezményezte, hogy régi, lepusztult kocsikban kénytelen utazni, a vonatok gyakran késnek. A sepsiszentgyörgyi állomásról Csíkszereda irányába a vonat a peron nélküli negyedik vágányról indult, megnehezítve a beszállást. A csíkszeredai állomáson, amely a város szélén helyezkedett el, kezdetben nem alkalmaztak hordárokot.²⁹⁹ A csíki utazók részéről visszatérő kérés volt, hogy a Madéfalva–Gyimes közti vonatok végállomása ne Madéfalva, hanem Csíkszereda legyen. A nem megfelelő csatlakozások miatt még 1913-ban is „a Csíkszeredából Gyimes-felé és ellenkező irányba utazók a vármegye székhelyétől 9 kilométerre fekvő Madéfalván 1~2 óráig kénytelenek a csatlakozásra várni.”³⁰⁰ A 56 km-es utat a vonat 4:13 perc alatt tette meg.³⁰¹ Szintén panasz tárgyát képezte, hogy Csík vármegyéből Budapestre Marosvásárhely–Székelykocsárdon keresztül három órával hosszabb volt az út, mint Brassón keresztül. De a személydíjszabás szempontjából a vasúti jegy Brassón keresztül Budapestre jóval drágább volt, mint az ellenkező irányba.³⁰²

295 A 7612-es vonat reggel 8:50-kor indult Brassóból és 10:31-kor érkezett Sepsiszentgyörgyre, ahol bevárta a Kézdivásárhelyről érkező vicinális, amely déli 12:15-kor volt Sepsiszentgyörgyön, így csak délután 13:05-kor indult tovább a vonat Csíkszereda irányába és 16:30-kor érkezett Csík vármegye székhelyére. A másik, 7614. számú vegyes vonat délután 14:12-kor indult Brassóból és 16:12-kor érkezett Sepsiszentgyörgyre, ahol bevárta a Kézdivásárhelyről érkező vonatot és csak 17:22-kor indult tovább, 20:41-kor érkezve meg Csíkszeredába. MOL K 229–626 csomó–2 tétel–1897–76456.

296 Hallatlan postajárat és vasúti mizériák. *Csíki Lapok*, IX. (1897. október 13.) 41. sz.

297 Gidó, 2008a. 125.

298 MOL K 229–627 csomó–2 tétel–1897–8109.

299 A székely vasút állomásain. *Csíki Lapok*, IX. (1897. április 28.) 17. sz.

300 Vasúti menetrendünk. *Székelység*, IX. (1913. február 1.) 5. sz.

301 Uo.

302 Uo.

A marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara több alkalommal kérte a székelyföldi állomások, főként a marosvásárhelyi pályaudvar kibővítését, modernizálását. Ugyanis a körvasút kiépítése a személy- és áruforgalom növekedését vonta maga után és a 19. században épített állomások már nem feleltek meg a megváltozott követelményeknek. A kamara javasolta 1911-ben a kolozsvári mellett egy második erdélyi üzletvezetőség megszervezését, természetesen ezt Marosvásárhelyre képzelték.³⁰³

A székely körvasút befejezését követően az illetékes körök kérték egy gyorsvonal beindítását Brassótól Budapestig, a székely városok érintésével. Az ügy azonban különböző okok miatt évről-évre halasztást szenvedett. 1912. március 16-án a Székelykocsárd–Marosvásárhely közt felújított pályatesten a MÁV próbaközlekedést rendezett és a menetidő mindössze 1 óra volt.³⁰⁴ Csík vármegye és a Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara közbenjárásának köszönhetően 1913. május 1-től a helyi társadalom számára előnyösen módosult a székely körvasút menetrendje. A Gyimes–Madéfalva vonat Csíkszeredáig közlekedett. Közvetlen vonatpár létesült Csíkszereda és Budapest között, a vonat Csíkszeredából reggel 9 óra 52 perckor indult és másnap reggel 5 óra 15 perckor érkezett, Marosvásárhely érintésével, Budapestre. Az új gyorsvonal-párnak köszönhetően a Csíkszereda és Budapest közti utazás ideje két és fél órával lerövidült.³⁰⁵ A helyi közösség nagy örömmel fogadta a menetrendváltást. *„Május elsejével sok év sérelme orvoslást nyert. Reggel kilenc órakor berobogott az első közvetlen vonat az állomásra. A legújabb típusú gépóriás által vontatott három Pullmann kocsis látványa kellemes érzéseket keltett a megjelentek szívében. (...) Csíkszereda indító állomássá vált, huszonhét vasutas családnak lett állandó lakóhelye.”*³⁰⁶ A menetrendváltás által a vasúti személyzet száma is növekedett, és Csík vármegye központja ettől kezdve nem csak egyszerű közbenső, hanem indító állomás lett.

A fentiekből látható, hogy a vasútvonalak megnyitását követően a székely társadalom még mindig a vasúti forgalom periferiáján érezte magát. Körülményes, hosszú, több átszállást igénylő utazással lehetett csak az ország fővárosába, Budapestre eljutni. A székely városok közti vasúti csatlakozás is sok kívánnivalót hagyott maga után.

Személyforgalom, díjszabás

A magyarországi vasutakon a Baross-féle zónatarifa megalkotásáig kevesen utaztak. A menetjegyek drágák voltak. A rövidebb távolságra az utazók inkább a lassúbb, de olcsóbb szekereket használták. A vasúttársaságoknak a személyszállítás veszteséges üzletággá vált. A kor szakemberei a személyforgalom hanyatlásának okát a drága jegyárakban, a vonatok gyér közlekedésében és a hibás

303 Kamarai közgyűlés. *Gyergyó*, XI. (1911. február 26.) 9. sz.

304 Baj van a gyorsvonal körül. *Gyergyó*, XII. (1912. március 31.) 13. sz.

305 Új vasúti menetrendünk. *Székelység*, IX. (1913. április 20.) 16. sz.

306 Az első közvetlen vonat. *Székelység*, IX. (1913. május 4.) 18. sz.

csatlakozási rendszerben látták. „A keleti vonal személyforgalmának általában való élénkítése érdekében mindenekelőtt szükséges azon érdektelenség legyőzése, melyet az itteni lakosság nagyjából a vasúton való utazás ellen még mindig táplál.”³⁰⁷

A magyarországi személydíjszabásban 1889-ig a kilométeres rendszer volt érvényben. A menetdíjakat a kilométerszám és az egy kilométerre eső egységár egyszerű szorzatával számolták ki. A személyforgalom nem volt jövedelmező, a menetdíjak túl magasak voltak, kevesen engedhették meg maguknak, hogy utazzanak. Kezdetben ezen az állapoton nem a rendszert megváltoztató reformmal, hanem az utazás bizonyos nemeinél alkalmazott díjmérséklésekkel próbálkoztak. Ilyen volt pl. a menettérti jegy, a körutazási jegy, a bérletjegy vagy a fürdőjegy. Díjmérséklésekben részesülhettek a tanulók, a gyűlésre utazó egyleti tagok, a kirándulók stb. Ezek az intézkedések azonban ténylegesen nem emelték az utazók számát. A díjszabási viszonyok pedig éppen a különböző kedvezmények következtében váltak bonyolulttá.³⁰⁸

Baross Gábor felismerte, hogy csak a teljes tarifapolitika átszervezésével lehet radikális változást elérni. Pontosabban az általános forgalmi igények, a magyar viszonyok és a közgazdasági érdekek előtt tartása mellett a menetdíjakat úgy kellett csökkenteni, hogy az összhangban legyen a lakosság fizetőképességével.³⁰⁹ Az új zónadíjszabás meghatározott zónákra osztotta az utazási távolságokat. A legkisebb távolságú zóna 5 km volt, a legnagyobb 225 km-nél kezdődött. Összesen 14 vonalszakaszt, azaz zónát állapítottak meg. A legnagyobb árcsökkenést a 25 km-nél rövidebb és a 225 km-nél hosszabb vasúti utazásoknál állapították meg. 225 km felett mindegy volt, mekkora távot tesz meg az utazó, egyforma menetjegyek érvényesültek. Így ugyanannyiba került Kolozsvárról felutazni Budapestre, mint Brassóból.³¹⁰ A zónadíjszabás bevezetése előtt egy Brassóból Budapestre szóló első osztályú jegy 46,50 forintba, míg Kolozsvárról szintén Budapestre 26,50 forintba került. Az új díjszabás által most mind a két erdélyi városból 9,60 forintért lehetett felutazni a fővárosba.³¹¹ Ez jelentős árcsökkenés volt.

A 25 km-nél rövidebb utazás esetében a szomszédos települések közti forgalmat lendítette fel az új díjszabás. A Budapesten való átutazásnál a távolságszámítás megszakadt. Ezzel az intézkedéssel Baross miniszter Budapest kereskedelmi és idegenforgalmi helyzetét erősítette meg.³¹² A helyi érdekű vasútvonalakon a rövid távolság miatt nem voltak távolsági zónák, csak I–XIII. távolsági jegyek. Ugyanakkor nem mindegyik helyi érdekű vasúttársaság tért át a zónadíjszabásra, egy

307 MÁV, 1883. 57.

308 Szekula Gyula: *A vasúti díjszabások és a tarifapolitika alapelemei*. Budapest, 1909, Wodianer F. és Fiai. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 10.) 79–80.

309 Újhelyi 1910. 231.

310 Frisnyák, 2000. 68.

311 A m. kir. államvasutak személydíjszabásának reformja. *Székelly Nemzet*, VII. (1889. június 13.) 90. sz.

312 Frisnyák, 2000. 68.

részük megmaradt a kilométrikus díjszabás mellett. A székelyföldi helyi érdekű vasútvonalak közül a Marosvásárhely–Szászrégen helyi érdekű részvénytársaság sem tért át a zónadíjszabásra.³¹³

Az új zónatarifa-rendszer bevezetésére 1889. augusztus 1-jén került sor. A zóna rövid idő alatt közkedvelt lett, Baross számára nagy népszerűséget hozott. Vers, dal született a zónáról, az állomási vendéglőkben megjelent a zónapörkölt nevű étlapi fogás.³¹⁴ Brassóban Zóna-bált rendeztek 1890. február 14-én, amelynek azért adták ezt a nevet, mert jóval kevesebb költségbe került, mint a szokásos estélyek.³¹⁵ A székelyföldi Előpatakon 1892-ben „Zóna villa” épült. „Ez a villa azért is megérdemli a Zóna elnevezést, mert mérsékelt árakat szab. Ez az egész gyógyhely legszebb és legtisztább épülete.”³¹⁶

A sepsiszentgyörgyi *Székely Nemzet* című hírlapból a helyi háromszéki lakosság megtudhatta, hogy a jegyek hasonlítanak a régiékhöz, csak a felirat más formájú rajta és zóna szerint váltakoznak. A gyorsvonatra szóló jegyekre hosszszomszédos széles vörös vonalat nyomtattak, a hátsó felén pedig a zóna végállomását és a közbelső határokat tüntették fel.³¹⁷ A zónatarifa hatása mindjárt a bevezetését követő napokban megmutatkozott. A *Székely Nemzet* híradása szerint Brassóból augusztus 1-je óta még nem indult 280-nál kevesebb utassal vonat, pedig korábban alig volt 50 utas egy-egy vonaton.³¹⁸ A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése szerint az utasok számában jelentős növekedés figyelhető meg: 1891-ben 171 849 személy, 1892-ben már 346 163 személy utazott, a kamara területét érintő 169 km hosszú vasútvonalon.³¹⁹

Az új zónadíjszabás hatására felélénkült a személyforgalom, az üzleti élet, de fellendült a vasúti járművek gyártása is. Baross Gábor által bevezetett zónatarifán 1896-ban Dániel Ernő kereskedelmi miniszter némi korrigálást végzett. A szomszédos forgalomban addig az állomásokat vették figyelembe a zónák kialakításánál és az első, illetve a második állomásig adtak szomszédos forgalmú jegyet, tekintet nélkül a távolságra. Az új zónarendszer szerint a távolság lett a meghatározó: 1–10 kilométer az első vonalszakasz, 11–15 kilométer a második vonalszakasz, a harmadik pedig 16–20 kilométer. A 20 kilométeren túl fekvő állomások már a távolsági forgalom alá estek, és ebben a kategóriában megmaradt a 14 zóna. Az első és másodosztályú jegyek árát megemelték.³²⁰

A MÁV vonalain és kezelésében lévő helyi érdekű vasutakon 1912. július 1-jén új személydíjszabást vezettek be, amely lényegében visszatért a kilométrikus

313 Kalauzok, 1894. 15–16.

314 Frisnyák, 2000. 69.

315 Zóna-bálok. *Székely Nemzet*, VIII. (1890. február 16.) 26. sz.

316 Előpatak. *Brassó*, VIII. (1892. július 19.) 86. sz.

317 A zóna-tarifa a fővárosban. *Székely Nemzet*, VII. (1889. augusztus 4.) 119. sz.

318 A zónatarifának Brassóban. *Székely Nemzet*, VII. (1889. augusztus 8.) 121. sz.

319 MvKI, 1892. 171.

320 Az új zóna. *Székelyföld*, XV. (1896. január 30.) 9. sz.

díjszabáshoz.³²¹ Az új díjszabás alapján áremelkedésre került sor, ami hátrányosan érintette a székelyföldi településeket.

		Régi jegyár:	Új jegyár
Csikszereda–Székelykocsárd– Budapest 718 km ²²⁴	II. o. gyorsvonat	20 korona	27,70 korona
Csikszereda–Brassó– Budapest 794 km ²²⁵	II. o. gyorsvonat	21,80 korona	31,50 korona
Székelyudvarhely– Héjjasfalva–Budapest ²²⁶	II. o. gyorsvonat	21,80 korona	28,20 korona

XIII. Táblázat. Vasúti jegyárak székelyföldi városokból Budapestre.

A Csikszeredából Budapestre utazó személyek a legtöbb esetben kénytelenek voltak a drágább útirányt választani, mert Brassón keresztül Budapestre 19 órát, míg Székelykocsárdon keresztül 22 órát tartott az utazás. Magyarország összes városai közül Csikszeredából volt a legdrágább az utazás Budapestre.³²⁵ A székelyföldi körvasúton közlekedő gyorsvonatokhoz 1912. október 1-től első ízben harmadosztályú kocsit is csatoltak, így lehetővé vált, hogy a szegényebb lakosság is igénybe vegye a gyorsvonatokat.³²⁶ A zónarendszer átalakítása, illetve a menetrend hiányosságai előnytelen helyzetet teremtettek a székelyföldi utazóközönség számára. Ezen a téren a későbbiekben jelentős változás már nem történt, sőt 1914-től a háborús viszonyok miatt átalakuló vasúti forgalom idején a lakosság áhítózza gondolt vissza a boldog békebeli évek sokat kritizált személyforgalmára.

Mint ahogy az alábbi táblázatokból is látni fogjuk, évente több ezer ember választotta utazási eszközének a vonatot. Az évenkénti ingadozások tükrözik a személydíjszabásokban bekövetkezett változásokat, a gazdasági, politikai válságok és természetesen a millenniumi emlékév tömeges fővárosi utazását.

321 Magyar Királyi Államvasutak 1912. évi állapota és üzleti eredményei. Budapest, 1913, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. 64. (továbbiakban MÁV, 1912.)

322 Megint a M.á.v. *Csiki Lapok*, XXIV. (1912. július 10.) 28. sz.

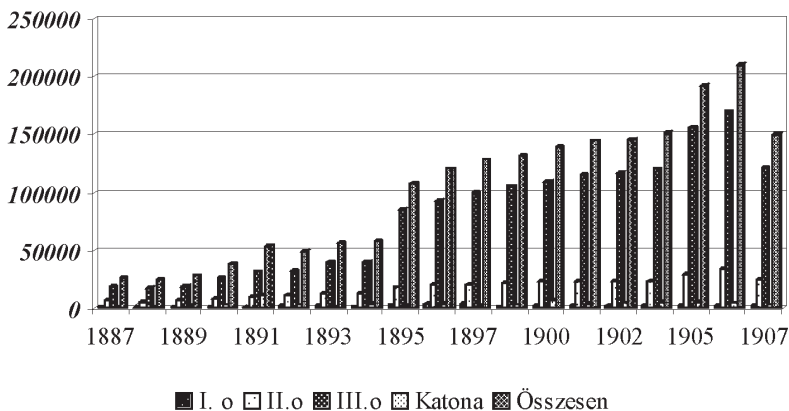
323 Uo.

324 Az államvasutak új díjszabása. *Udvarhelyi Híradó*, XV. (1912. április 28.) 18. sz.

325 Megint a M.á.v. *Csiki Lapok*, XXIV. (1912. július 10.) 28. sz.

326 Harmadik osztály a gyorsvonaton. *Székelység*, VIII. (1912. október 13.) 41. sz.

Marosvásárhely-Szászrégen helyi érdekű vasút személyforgalma



37. ábra. Marosvásárhely–Szászrégen helyi érdekű vasútvonal személyforgalma.³²⁷

A legkorábban megnyitott székelyföldi vicinális, a Marosvásárhely–Szászrégen utasforgalma 1887-ben 26 375 fő volt,³²⁸ ezzel szemben 1907-ben, mikor a vasútvonal a MÁV tulajdonába került, már 150 322 személy utazott rajta.³²⁹ A vonal személyforgalmának alakulásában 1895-től figyelhető meg emelkedés, az utasok létszáma a korábbi évi 58 149 utazóról 108 282-ra emelkedett.³³⁰ A következő években egy folyamatos lassú emelkedés figyelhető meg a vonal megváltásának pillanatáig. A legnagyobb utasforgalom 1905–1906-ban volt, a vicinális megváltása előtti években, ez esetben azonban tekintetbe kell venni, hogy akkor épült meg a Szászrégen–Déda közti vasútvonal.

Az alábbi táblázat, az Udvarhely vármegyei vicinális személyforgalma jól érzékelteti a korszak személyforgalmának ingadozását. A 19. században a legnagyobb személyforgalom 1896-ban volt, a millennium évében, amikor 133 584 jegyet váltottak.³³¹ A 20. század első éveinek gazdasági és politikai válságát követően a személyforgalom egyenletesen nőtt, majd az első világháborút megelőző években évente közel 200 ezer jegyet váltottak a vicinálison. A Nagy-Küküllő-völgyi vasút személy- és áruforgalmának fejlődését korlátozta a vonal zsákutca jellege. Az utazók nagy része a szomszédos településre való utazáshoz vette igénybe a vonatot.

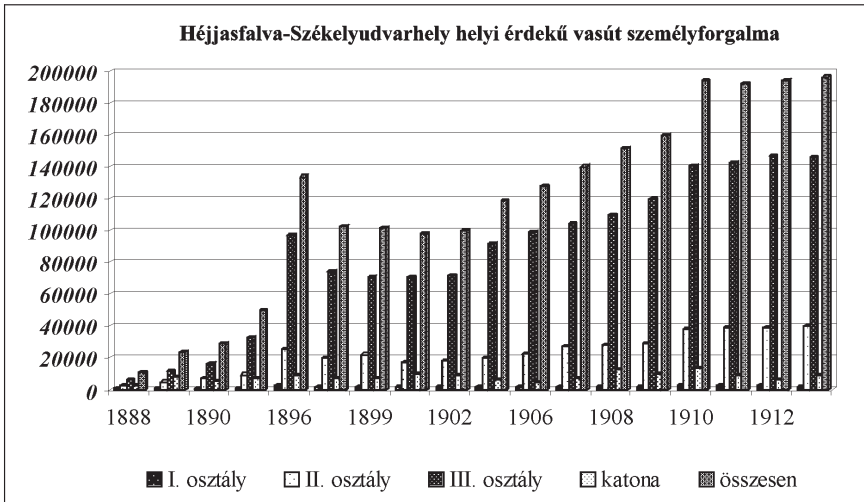
327 MÁV, 1889. 111; MÁV, 1890. 111; MÁV, 1892. 159; MÁV, 1894. 246; MÁV, 1896. 370; MÁV, 1896/7 435; MÁV, 1898. 522; MÁV, 1899. 516; MÁV, 1901. 518; MÁV, 1903. 556; MÁV, 1904. 564; MÁV, 1906. 594; MÁV, 1908. 610.

328 MÁV, 1889. 111.

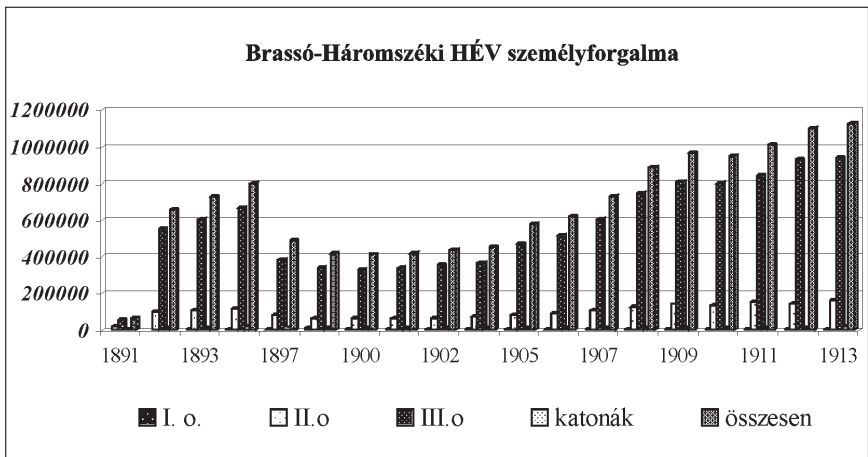
329 MÁV, 1908. 610.

330 MÁV, 1896. 370.

331 MÁV, 1897. 405.



38. ábra Héjjasfalva–Székelyudvarhely helyi érdekű vasútvonal személyforgalma.³³²



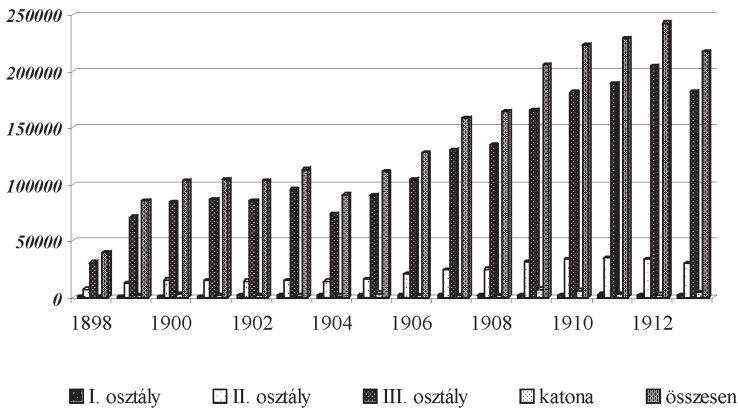
39. ábra. Brassó–Háromszék helyi érdekű vasútvonal személyforgalma.³³³

332 MÁV, 1889. 129; MÁV, 1890. 129; MÁV, 1892. 186; MÁV, 1894. 225; MÁV, 1896. 350; MÁV, 1897. 405; MÁV, 1898. 488; MÁV, 1899. 482; MÁV, 1901. 480; MÁV, 1903. 514; MÁV, 1904. 520; MÁV, 1906. 546; MÁV, 1908. 562; MÁV, 1910. 596; MÁV, 1911. 600; MÁV, 1913. 682; MÁV, 1914. 202.

333 MÁV, 1892. 223; MÁV, 1894. 203; MÁV, 1896. 326; MÁV, 1897. 475; MÁV, 1898. 460; MÁV, 1899. 454; MÁV, 1901. 450; MÁV, 1903. 484; MÁV, 1904. 484; MÁV, 1906. 510; MÁV, 1908. 526; MÁV, 1910. 550; MÁV, 1911. 552; MÁV, 1913. 630; MÁV, 1914. 200.

A Brassó–Háromszék vasútvonalon hasonló személyforgalmi változások figyelhetők meg, mint az Udvarhely vármegyei vicinálison. Itt szükséges megemlíteni, hogy a rendelkezésünkre álló adatokban bennefoglaltatik a Brassó–Hosszúfalu közti vasút személyforgalma is. A Brassó–Háromszék helyi érdekű részvénytársaság háromszéki, illetve Brassó város és környékének állomásain a világháború előtti békeévekben már több mint egymillióan váltottak jegyet. Brassó vonzaskörzete jelentős mértékben megemelte a Brassó–Háromszék vicinális személyforgalmát.

Kis-Küküllő-völgyi HÉV személyforgalma



40. ábra. Kis-Küküllő-völgyi helyi érdekű vasútvonal személyforgalma.³³⁴

Az utolsóknak kiépült és egyben a leghosszabb székelyföldi vicinálison 1899-ben 85 769 jegyet adtak el,³³⁵ a diagramon is látható, hogy a gazdasági és politikai válságot követően jelentős emelkedés volt a személyforgalom terén. Az utolsó békeévekben, 1913-ban 217 618 személy³³⁶ utazott a vasútvonalon.

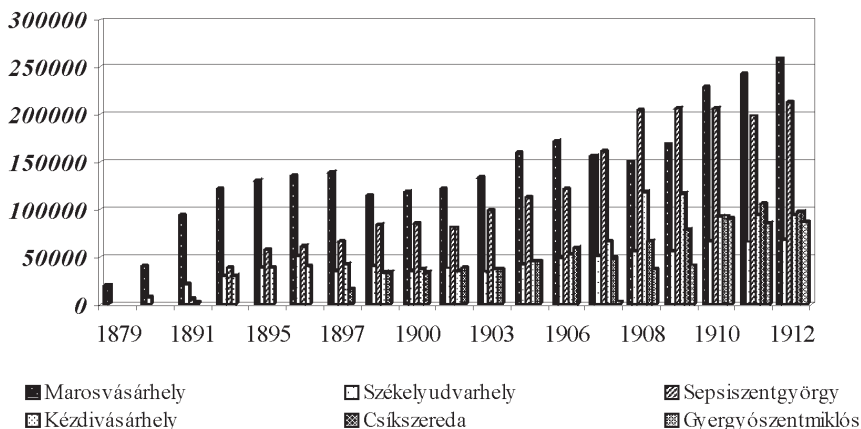
A székelyföldi vonalakon utazó közönség nagy része a III. osztályt választó helyi, egyszerű lakosság közül került ki, akik a vonatot rövidtávú, a közeli városokba való beutazásra használták. Az első és másodosztályú utazók többnyire a helyi elit tagjai, értelmiségiek, kereskedők, diákok voltak, akik a távoli utazásaikra vették igénybe a vonatot. A személyforgalom érzékenyen reagált a gazdasági, politikai válságokra és a személydíjzásban bekövetkezett változásokra. Ugyanakkor el lehet mondani, hogy a 19. század végére a vasút mindenki számára elfogadott és általánosan használt közlekedési eszközzé vált.

334 MÁV, 1899. 498; MÁV, 1901. 498; MÁV, 1903. 532; MÁV, 1904. 542; MÁV, 1906. 572; MÁV, 1908. 584; MÁV, 1910. 626; MÁV, 1911. 632; MÁV, 1913. 714; MÁV, 1914. 204.

335 MÁV, 1900. 506.

336 MÁV, 1914. 204.

Székelyföldi városok vasútállomásainak személyforgalma



41. ábra. Székelyföldi városok vasútállomásainak személyforgalma.³³⁷

A fenti ábrán jól látható, hogy a legnagyobb forgalommal Marosvásárhely rendelkezett. Sepsiszentgyörgy személyforgalmát befolyásolta Brassó közelsége, másrészt, hogy 1897-től vasúti csomóponttá vált, amikor megépült a székely körvasút első szakasza. A többi állomás esetében lassú emelkedés figyelhető meg, amely azonban érzékenyen válaszolt a politikai és gazdasági változásokra. Székelyudvarhely és Kézdivásárhely utasforgalmának alakulása jelzi a két város végállomás jellegét.

A székelyföldi vasúthálózaton tömeges szerencsétlenségek, katasztrófák nem történtek. Azonban ezt a térséget sem kerültk el a vasúti balesetek. A legtöbb esetben a vasúti átjárókon áthaladó járművek vezetőinek figyelmetlensége, kóborló állatok vagy öngyilkossági kísérletek miatt történtek halálos vagy sérülésekkel járó balesetek. A legnagyobb feltűnést keltő balesetek közül hármat emeltünk ki:

1907. augusztus 16-án a nagy meleg miatt deformálódott sín következtében a Gyimesből Csíkszeredába tartó vonat Madéfalva és Csíkszereda közt egy híd előtt kiklott és 5 métert zuhant a szerelőkocsi, a 2 első és 3 harmadosztályú kocsi. A

337 MÁV, 1889. 111., 129.; MÁV, 1890. 111. 129.; MÁV, 1892. 159., 186., 223.; MÁV, 1894. 203., 225., 246.; MÁV, 1896. 326., 350., 370; MÁV, 1897. 405., 435., 475.; MÁV, 1898. 460., 488., 522.; MÁV, 1899. 454., 482., 498., 516; MÁV, 1901. 450., 480., 498., 518.; MÁV, 1903. 484., 514., 532., 556.; MÁV, 1904. 484., 520., 542., 564.; MÁV, 1906. 510., 546., 572., 594.; MÁV, 1908. 526., 562., 584., 610.; MÁV, 1910. 550., 596., 626; MÁV, 1911. 552., 600., 632.; MÁV, 1913. 630., 682., 714.; MÁV, 1914. 200., 202., 204.

balesetben meghalt egy utas, többen megsérültek. A mozdonyok és kocsik teljesen összeroncsolódtak.³³⁸

1912. július 31-én a Maros völgyében Palotailva és Ratosnya között egy tehervonat a nyílt pályán vesztogló pályakocsiba futott és kisiklott. Az összeütközés következtében húsz vasúti kocsi siklott ki és elzárta a pályatestet. A sínpálya szabaddá tétele miatt több kocsit a Marosba kellett fordítani. A kisiklásnak egy halottja és több sebesültje volt.³³⁹

A székely körvasút újabb szenzációt keltő vasúti szerencsétlenségére 1913. június 27-én került sor, amikor a Brassóból Gyergyószentmiklóásra tartó személyvonat, elhagyva Sepsibükszád állomást, egy éles kanyarban teljes sebességgel nekiment a szembe jövő tehervonatnak. Egy személy a helyszínen meghalt, többen súlyosan megsérültek. A baleset emberi mulasztás miatt történt. A vasúti forgalmat két napon keresztül – amíg helyre nem állították a pályát – átszállással biztosították.³⁴⁰ A balesetek megelőzése érdekében a MÁV 1913. októbertől, hét év után, ismét bevezette a vasúti fűtjelzést. A mozdonyoknak kötelező lett fűtjelzést adni mielőtt a pályaudvarra beérkeznek vagy azt elhagyják.³⁴¹

A komor hangulatot keltő balesetek ritkán jelentek meg a székelyföldi híradásokban. A helyi újságok gyakran írtak a szákcútcában végződő székely vicinálisról, a lassan pöfögő mozdonyokról, a végállomáson ásítozó állomásfőnökről, a komótosan jegyeket kérő kalauzról, a jóindulatú élcelődésekről, vasúti viceckről. A vasút humora jó kedvre derítette a helyi olvasót, a hétköznapi embert. A döcögő székely gőzös utasaival, vasúti személyzetével a mindennapok helyi élményeit gazdagította.

IV. 7. A székelyföldi városok gazdasági vonzaskörzete a vasúti forgalom szemponyjából

*„Megy a vonat, jön a vonat, / Árut visz, vagy passasért,
A kocsija milyen fajta, / Tengely, kerék hány van rajta,
Hova hordja, hány vasért:
Honnan hozza, mennyi futott, / Ha eltévedt, hova jutott,
Telve ment, vagy üresen? / Nem olyan nagy rubusztika,
A forgalmi statisztika / Kiszámítja ügyesen!”³⁴²*

A székelyföldi vasúthálózat kiépítésétől a kortársak a régió gazdasági fellendülését, a kereskedelmi kapcsolatok kiszélesedését várták. A következőkben a kiépült vasútvonalak gazdasági hatását, a települések áruforgalmi vonzaskörzetének átalakulását próbálom nyomon követni. Mindenek előtt azonban fontos kiemelni,

338 Vasúti katasztrófa a csíkygyimesi vonalon. *Székely Újság*, IV (1907. augusztus 18.) 158. sz.

339 Vonatkisiklás. *Gyergyó*, XII. (1912. augusztus 4.) 31. sz.

340 Nagy vasúti katasztrófa Bükszád mellett. *Székelység*, IX. (1913. június 29.) 26. sz.

341 Ismét életbelép a fűtjelzés. *Székelység*, IX. (1913. szeptember 7.) 36. sz.

342 Forgalmi statisztika. *Szárnyaskerek*, I. (1903. június 20.) 25. sz.

hogy a hiányos székelyföldi vasúthálózatból adódóan a közúthálózatnak mindvégig fontos szerepe volt az áruforgalom lebonyolításában. Így a vasúti forgalmi adatokból csak egy hozzávetőleges képet alkothatunk a székelyföldi települések áruforgalmáról. Az egyik legfontosabb forrás az Edvi Illés Sándor: *A magyar királyi államvasutak és üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai* címmel, 1896-ban Budapesten kiadott munkája.³⁴³ Edvi Illés Sándor egyedülálló feldolgozása mellett a *Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara* által kiadott éves jelentésekre támaszkodhatunk még. Ezek a jelentések azonban csak az 1891–1897 közötti évekre közölnek részleges kimutatásokat. A következő évekről csak kisebb terjedelmű, bemutató jellegű beszámolók készültek. A kamara által közölt adatokat nem használhatjuk a teljesség igényével, mert az adatok pontossága a kamarához beérkező tájékoztatástól függött, ennek pedig nem mindegyik vállalkozó, intézmény tett eleget.

A vasúti forgalomról minden helyi érdekű vasúti részvénytársaság éves jelentést készített, ezeket évente elküldte a MÁV igazgatóságának és a Közmunka és Közlekedési Minisztériumnak, majd 1889-től a Kereskedelmi Minisztériumnak. A jelentésekben látható volt az illető vonal éves személyforgalma, állomásokra lebontva, és hogy hány személy vette igénybe a vasúti kocsik különböző osztályait. Kimutatás készült az áruforgalomról, a feladott különböző árucikkek típusairól és mennyiségéről. A vizsgált helyi érdekű vasútvonalak forgalmi adatait tartalmazó éves jelentéseinek csak egy részét sikerült fellelni. A kutató segítségére lehetnek még a MÁV által évente közreadott üzleti és forgalmi eredmények, amelyek által a személy- és áruforgalom éves növekedéseit, ingadozásait lehet figyelemmel kísérni.

A székelyföldi városok gazdasági vonzáskörzete már a középkor és korájukor folyamán kialakult, ezek közül Marosvásárhelyé volt a legkiterjedtebb. A marosvásárhelyi piacra naponta bejártak a környező falvakból. A heti és országos vásárokon a Nyárad menti falvak zöldséggel, a mezőségek gabonával, állatokkal, a Maros felső völgye és Görgény völgye pedig fa termékekkel volt jelen. Az országos vásárookra a környező vármegyéből, székekből és külföldről is érkeztek iparosok, kereskedők. Az 1819–1820-ban készült Cziráky-féle összeírás alapján Marosvásárhely betelepítését mintegy 30–35 km-es körzetből látogatták, elsősorban Marosközék és Küküllő, valamint Torda vármegye szomszédos falvaiból. Nyugaton Bord, Radnót, Mezőbodon volt a határ, északon Szászrégen vonzáskörzetével fődte némileg egymást, keleten Kibédig és Böződig húzódott, délen Bodosig, Szászörmenyesig és Vámosgálfalváig. Az országos vásárok esetében a vonzáskörzet kiterjedt az udvarhelyszéki falvakig, Segesvárig, Erzsébetvárosig, Dicsőszentmártonig, Marosludasig, Kolozs vármegye keleti részéig és Szászrégenig.³⁴⁴

343 Edvi Illés Sándor: *A magyar királyi államvasutak és üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. (Kereskedelmi monográfia)* I–II. köt. Budapest, 1896, M. Kir. Államvasutak.

344 Pál, 2003. 235.

A többi székely város, Székelyudvarhely, Kézdivásárhely, Sepsiszentgyörgy és Csíkszereda vonzaskörzete kisebb területre terjedt ki, de ebben a tekintetben jelentős különbségek voltak a városok között. A Cziráky-összeírás alapján Székelyudvarhely is nagy vonzaskörzettel rendelkezett, kiterjedt Udvarhelyszék nagy részére és Keresztúr fiúszékre. Nyugaton és északnyugaton volt egy vegyes övezet, ahol Marosvásárhely és Segesvár vonzása is érvényesült.³⁴⁵ Sepsiszentgyörgy vonzaskörzete észak felé 25 kilométer, de nyugati és déli irányba alig 10 km-re terjedt ki, ugyanis egész Háromszékre erősen hatott Brassónak, mint Erdély legfejlettebb gazdasági és regionális centrumának a vonzása.³⁴⁶ Háromszék legnagyobb vonzaskörzetével Kézdivásárhely rendelkezett. Északi irányba mintegy 30 km-re terjedt, ebbe beletartozott Kászón fiúszék is, keleten Bereckig, délen pedig Sepsiszentgyörgy vonzaskörzetéig.³⁴⁷ Csík vármegye esetében Gyergyószentmiklósnak nagy kiterjedésű vonzaskörzete volt, észak-dél irányban elnyúlva, mintegy 70 km hosszúságban, megközelítve Csíkszeredát. Csíkszeredának a vonzaskörzete meglehetősen kicsi: az alcsíki régióra, mintegy 25 kilométeres körzetre terjedt ki. Csíkszeredának komoly versenytársat jelentett Csíkszépvíz. Az itt metelepedett örményeknek köszönhetően a településnek a 19. század első felében városiasabb arculata volt, mint Csíkszeredának.³⁴⁸

A vasút hatására átalakult a gazdaság és a településhálózat térszerkezete. A vasúti szállítás összetörte az apró vonzaskörzetek rendszerét és a kevesebb számú központi hely gyors emelkedéséhez vezetett.³⁴⁹ Marosvásárhely 1871-től ugyan még vasúti végállomás, de a térség mezőgazdasági, fa- és állati termékeinek felvevő központja. Székelyföldnek a nyugati része rajta keresztül kapcsolódott be a vasúti árucere- és személyforgalomba. Azáltal, hogy 1886. január 16-án átadták a forgalomnak a Marosvásárhely–Szászrégen 33 km hosszú vicinálíst, a városnak a MÁV állomás mellett 2 km-re északra egy HÉV vasútállomása is létesült. A marosvásárhelyi vasúti áru- és személyforgalom ettől a pillanattól kezdve megoszlott, mivel a MÁV és a HÉV vonalán 1907-ig³⁵⁰ eltérő szállítási díjtételt alkalmaztak és ez természetesen hátrányosan érintette a helyi áruforgalmat. A Szászrégenig húzódó vonal megépítésével Marosvásárhely gazdasági és személyforgalmi vonzaskörzete tovább tágult, hiszen elérhető távolságba került a Görgény-völgye és a Felső-Maros völgye. Igaz, hogy ez egyben azt is jelentette, hogy a Maroson érkező tutajok fa és erdei termékei Szászrégenben kerültek vagonokba. Szászrégen mellett azonban továbbra is Marosvásárhely maradt a Székelyföld legfontosabb fatermék-feldolgozó és -raktározó központja. A Marosludas–Beszterce helyi érdekű vasút megépítésével 1888-ban a mezőségi személy- és áruforgalom egy része

345 Uo.

346 Uo. 237.

347 Uo. 328–239.

348 Uo. 236.

349 Erdősi, 2000a. 79.

350 1907-ben államosították a Marosvásárhely–Szászrégen helyi érdekű vasútvonalat.

Marosludasra csoportosult át, de egyúttal a Marosvásárhelyre érkező termékeket, illetve az itt előállított árukat is könnyebben el lehetett szállítani a mezőségi településekre.³⁵¹

Hasonló folyamat ment végbe a másik három város esetében is, amikor megépültek a Héjjasfalva–Székelyudvarhely és a Brassó–Háromszék helyi érdekű vasutak. Ezek a vasútvonalak azonban a dél-erdélyi szász városokkal, Segesvárral és Brassóval hozták közelebbi kereskedelmi kapcsolatba Székelyudvarhelyt, illetve Sepsiszentgyörgyöt és Kézdivásárhelyt. A vasút megépítésével erősödött a városok vonzaskörzete, hiszen Csík vármegye településeinek nagy része a fent említett települések valamelyikének vasútállomásán adta fel termékeit, vagy oda érkezett számukra áru, míg át nem adták a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes MÁV vonalat.³⁵² Az Edvi-féle felmérés időpontjában, 1895-ben Csík vármegye a történelmi Magyarország egyedüli vármegyéje, ahol nincs vasútvonal és Csíkszeredát több mint 50 km választotta el a legközelebbi vasútállomástól.

Vasútforgalmi szempontból Csíkszereda 1897-től rendelkezett önálló vonzaskörzettel. Ekkortól sikerült a gyergyói térség kereskedelmi forgalmának egy részét, amely Dél-Erdély irányába volt érdekelt, magához vonzania. Ahogy azonban korábban is láthattuk, a csíki térség áruforgalmának egy része olcsóbban jutott el rendeltetési helyére, ha szekéren átszállították a székelyudvarhelyi állomásra és innen folytatta vasúton útját.

A 19. század végére az érintett települések mellett több birtokos, kis- és középvállalkozás élvezte a vicinálisok nyújtotta előnyöket. A Marosvásárhely–Szászrégen vasút érintette a Teleki családtagoknak a sárpataki, sáromberki és geryeszegi birtokait és elérhető közelségbe hozta a szászrégeni tutajtársaság több ezer holdas területeit.³⁵³ A Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasút az Ugron, Pálfi, Bánffy és Zeyk családok, míg a Brassó–Kézdivásárhely vonal a Béli, Mikes, Tompa, Szentkereszty, Zathureczky birtokos családok birtokait érintette.³⁵⁴

A székelyföldi vonalak állomásainak sajátossága volt a kiegyensúlyozatlan teherforgalom. Ez összefüggésben állt a mezőgazdasági termelés ciklikusságával és az adott évi termelés mennyiségével. Megfigyelhető, hogy egyöntetű áru nagyobb mennyiségben alig került piacra, ezért eltérő volt a minőségük és a mennyiségük, ez pedig megnehezítette a székelyföldi termékek versenyképességét. A székelyföldi vasútállomások építése idején nem voltak tekintettel a növekvő

351 Gidó Csaba: Marosvásárhely gazdasági vonzaskörzete a vasútforgalom szempontjából a 19. század utolsó évtizedében. In: *Marosvásárhely történetéből. Új- és legújabbkori tanulmányok.* (Összeállította Pál-Antal Sándor – Novák Csaba Zoltán) Marosvásárhely, 2007, Mentor Kiadó. 57.

352 Gidó Csaba: Székelyföldi városok vasútforgalmi vonzaskörzete a XIX. század végén. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok VI.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2006, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 117. (továbbiakban Gidó, 2006.)

353 Edvi, II/1896. 388.

354 Uo. 399.

teheráru-forgalomra, sok esetben takarékosági okokból a helyi érdekű vasutak szabványai szerint készültek az áruraktárak a székely körvasúton is. Főként az őszi hónapokban volt érezhető a vagonok és a raktárak hiánya. A kis létszámú árukezelő személyzet miatt a termékeket csak több nap vagy akár hét múlva lehetett a megrendelőnek elszállítani.³⁵⁵ Az áruszállításban előforduló szervezési hiányosságok még inkább hátrányos helyzetet teremtettek a vasúti teherforgalom periferiáján lévő székelyföldi termékeknek.

Marosvásárhely környékén elsősorban kukoricát és búzát termeltek, a felesleg jó része Marosvásárhelyre, vagy Szászrégenbe érkezett tengelyen és innen szállították vagonokban a kolozsvári tárházakba, vagy egyenesen Budapestre és Fiuméba. A marosvásárhelyi piaci terménykereskedelmet segítette a vasúti állomás mellett 1892-ben felépített áruraktár. A külföldre szállított babot, rozst, árpát és lucernát a budapesti és a bécsi bizományosok vagy a külföldi cégek által megbízott helyi ügynökök vásárolták fel.³⁵⁶ A babot Fiume kikötőjén keresztül Nyugat-Európa piacaira szállították, kisebb mértékben Poroszországba vagy Bräilán át Franciaországba.³⁵⁷ Bab mellett fontos kiviteli cikknek számított a lucerna. Marosvásárhely volt Erdély egyik legfontosabb lucernamag begyűjtő és továbbító központja. A belföldi piacokon kívül az osztrák tartományokba, Csehországba, valamint Németországba szállították a magvakat. A Németországba irányuló lucernamag-exportnak azonban az oroszországi termékek egyre nagyobb konkurenciát jelentettek. Így is átlagban évente 90–100 vagon lucernamag került forgalomba.³⁵⁸ A Nyárád mente egyik legfőbb mezőgazdasági feladó állomása Nyárádtó volt, ahol elsősorban nagy mennyiségű cukorrépát tettek vagonokba, a marosvásárhelyi cukorgyár részére.

Székelyudvarhely, Sepsiszentgyörgy és Kézdivásárhely esetében már jóval kevesebb mezőgazdasági árucikk került elszállításra. Csíkszereda esetében az éghajlati viszonyok miatt alig beszélhetünk mezőgazdasági termékfeladásról. A mezőgazdasági cikkek nagy része helyben került elfogyasztásra, sőt egyes években a székely vármegyék még behozatalra is szorultak. Az udvarhelyi vasútvonatról búzát Kolozsvárra, Brassóba, zabot Nagyszebenbe, Segesvárra, komlót Saazba (Žatec cseh város német neve) szállították.³⁵⁹ Háromszék vármegye fő kiviteli cikkei: rozs, kukorica, burgonya, ezen kívül mintegy 120 holdon hüvelyeseket termeltek. A burgonyát Brassóba vagy a kézdivásárhelyi szeszgyárakba vitték. A babot Fiuméba, a lencsét Brassóba, a lucernamagot Brassóba, Manheimba és Budapestre szállították.³⁶⁰

355 MvKI, 1892. 50.

356 Uo. 49.

357 Edvi, II/1896. 287.

358 *Marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1894-ik évben.* Marosvásárhely, 1895, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara. 5. (továbbiakban MvKI, 1895.)

359 Edvi, II/1896. 399.

360 Uo. 399–400.

A dohánytermesztéssel a nagybirtokosok mellett kisgazdák is foglalkoztak, de a vasúti szállítása minimális volt. Említésre méltó még a komlótermelés, amit főleg az erdélyrészi sörfőzők használtak fel. Az 1890-es évek elején a filoxéra még nem érte el a térséget, a helyi borok vetélytársa az 1890-es évek közepétől a vasúton érkező olcsó olasz bor lett. A régió legjobb bortermő vidékei – a Nyárárdmente és a Kis-Küküllő-völgye – csak később kaptak vasútvonalat, a filoxérasezével egy időben. Tengelyen nehezen és drágán lehetett az itteni borokat Marosvásárhelyre beszállítani. Szőlőtermesztéssel még Udvarhely vármegye dél-nyugati részén foglalkoztak, de csak kis mértékben, a szőlőt helyi fogyasztásra termelték.³⁶¹ A marosvásárhelyi állomáson főleg küküllői borokat adtak fel a vasútra.³⁶²

A székelyföldi gyümölcs egy része Budapest és Brassó piacára került. Raktározási, szállítási nehézségek miatt azonban a székelyföldi gyümölcs nem ritkán 9–10 napos út után érkezett meg a távolabbi rendeltetési helyére. A gyümölcs egy része nem bírta ki a hosszú utazást, ezért hátrányban volt a más régiókból, országokból érkező gyümölcsökkel szemben.³⁶³ A konyhakertészet szempontjából Nyárárd vidékét, a hagymatermesztés terén Görgényzentimrét és Radnótfáját kell megemlíteni. Az utóbbiak által termelt hagyma vasúton Gyulafehérvár, Tövis, Alvinc és más erdélyi állomásokra jutott el.³⁶⁴ Háromszék megyéből káposztát szállítottak, többnyire Szolnokra és Nagyváradra.³⁶⁵

Székelyföld egésze kiemelkedett az állattenyésztés terén. Edvi Illés Sándor által közölt adatok szerint Csík vármegyében 725, Háromszéken 446, Maros-Torda vármegyében 480, Udvarhely vármegyében 523 szarvasmarha esett minden ezer emberre, míg országosan ez az arány 340 darab volt.³⁶⁶ A legnagyobb marhavásárok a marosvásárhelyi mellett a szászrégeni, gyergyószentmiklósi, székelykeresztúri, székelyudvarhelyi és a kézdivásárhelyi voltak. A marhapiacokra külföldről is érkeztek vevők, akik összevásárolták a jószágokat és hizlaldákba szállították. A székelyföldi vasútállomásokon feladott szarvasmarhák egy részét Arad, Temesvár, Nagyvárad, Budapest szeszgyáraiba szállították hizlálásra, a többi az Alföldre és a pozsonyi medencébe igás állatnak, vagy Bécs és Budapest vágóhídjaira.³⁶⁷

Érdemes külön kitérni a kézdivásárhelyi szarvasmarha-kereskedelemre. A 19. század második felétől jelentős számban hoztak be a kézdivásárhelyi állatkereskedők Moldvából szarvasmarhát. Kézdivásárhely része volt a kontinentális szarvasmarha-kereskedelem kelet-nyugati irányú útóterének. Ebben a város nem csak mint közvetítő, hanem a feldolgozóipar szempontjából is fontos szerepet töltött be. Ezt

361 Gidó, 2006. 118.

362 Edvi, II/1896. 289.

363 MvKI, 1897. 33.

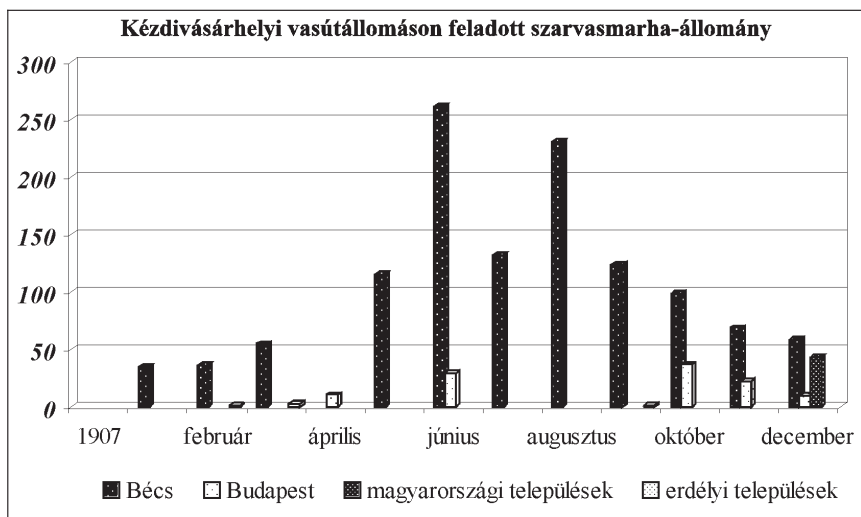
364 Edvi, II/1896. 385.

365 Uo. 400.

366 Uo. 291.

367 Uo.

jelzi a mészárosok magas aránya a városban.³⁶⁸ A Moldvából érkező szarvasmarha import egyedüli akadályá az időszakos marhavész ellen tett intézkedések voltak. A Moldvából, illetve a környék falvaiból felvásárolt állatok a kézdivásárhelyi szeszgyárak mellett létesített hizlaldákba kerültek, majd innen a belső piacokra vitték tovább. A vasút megépülése után a helyiek mellett megjelentek a bécsi és a budapesti szarvasmarha-kereskedők is, akik helyben felvásárolták az állatokat és vasúton továbbították Bécs és Budapest vágóhidjaira



42. ábra. Kézdivásárhelyi vasútállomáson 1907-ben feladott szarvasmarha-állomány.³⁶⁹

Az 1907-es évben a kézdivásárhelyi állomáson az állatorvosi jelentések alapján 1860 élő állatot adtak fel vasúti szállításra. Összesen 1376 darab szarvasmarhát, a többi juh és sertés volt.³⁷⁰ A szarvasmarha-állomány nagy része, 1215 darab Bécsbe, kisebb része, 111 darab Budapestre került. Erdélyi állomásokra alig egy-kettő érkezett.³⁷¹ Az állatorvosi jelentések csak szórványosan lelhetőek fel, ezért nem tudunk többéves kimutatást készíteni a háromszéki vicinális élőállatforgalmáról. A fellelt kimutatásokból kiderült, hogy éveken keresztül ugyanazon kézdivásárhelyi szeszgyárosoktól, a bécsi és budapesti kereskedők több mint ezer felhízalt, két évnél idősebb szarvasmarhát szállítottak a két főváros vágóhidjaira.

368 Nagy, 2010. 419.

369 ANDJC PTS Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 3. 1907–8.

370 Uo.

371 Uo.

Ezen kívül évente 50–100 szarvasmarhát szállítottak Nagyszénásra gróf Károlyi Mihály uradalmára is.³⁷²

Székelyföldről nagy mennyiségű tojást adtak fel vasútra. Marosvásárhely, Kolozsvár, Torda és Segesvár mellett Erdély egyik legjelentősebb tojásgyűjtő állomása volt. A marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara területén 1891-ben 48 kisebb-nagyobb cég foglalkozott tojásfelvásárlással. Ezek közül 2 Csík, 2 Háromszék, 14 Udvarhely és 30 Maros-Torda vármegyében.³⁷³ A tojás a kamara területéről Budapestre, Bécsbe, Berlinbe, Mainzba, Majna-Frankfurtba és Hamburgba került. A Marosvásárhelyi Tojáskiviteli Társaság és az Auer Ignác tojáskereskedő cég évente átlag 20–22 ezer mázsa tojást szállított Londonba.³⁷⁴ A tojást a célállomásig nem ugyanabban a kocsiban szállították, hanem rendszerint Bécsben átrakták külföldi tárolókba és így érkezett meg a kikötőkbe. A székelyföldi tojáskereskedelem hátránya az volt, hogy Marosvásárhelytől Bécsig a szállítás 6–7 napot tartott és az átrakodásoknál a tojás egy része összetört. A '90-es évek végére visszaesett a tojáskivitel, részben a külföldi, elsősorban az orosz verseny, másrészt az előnytelen vasúti forgalom miatt. A marosvásárhelyi állomáson feladott tojásforgalom azáltal is csökkent, hogy több helység jutott vasútállomáshoz és helyben adta fel az árúját. Így például Székelykeresztúron, 1893-ban 588 mázsa tojást adtak fel, 1895-ben viszont már 3 322 mázsányit.³⁷⁵

A tojás mellett más állati eredetű termékek is szerepeltek a kiviteli forgalomban: elsősorban gyapjú, nyersbőr és csont. E tekintetben is Marosvásárhely volt a gyűjtőállomás. A gyapjút főként Brassóba és Nagyszebenbe,³⁷⁶ a nyersbőrt Budapestre és a magyarországi börgyárakba, a csontot Temesvárra szállították.³⁷⁷

A vasúti állomások áruforgalmi statisztikájában mindenféle háziipari termékkel találkozunk, de ezek aránya a feladott mennyiség szempontjából elenyésző. A marosvásárhelyi Petelei Márton vállalkozó, elnyerve a Kereskedelmi Minisztérium ajánlatát, nagyszámú gyékény és szatyor árut szállított 1892-től a MÁV kolozsvári üzletvezetőségének.³⁷⁸

A székelyföldi vasútvonalak megépítése mellett az egyik legfontosabb érv az volt, hogy fában gazdag területeket hoznak elérhető közelségbe. A Székelykocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen–Gyergyószentmiklós vonal mentén számos fafeldolgozó üzem létesült, a Felső Maros völgyéből és a gyergyói medencéből tutajon érkező fa jelentős része itt került feldolgozásra vagy vasúti feladásra. Talpfát szállítottak a MÁV részére, bányafát a sóbányákba. Tűzifát Marosvásárhelyre és

372 Uo.

373 MvKI, 1892. 81.

374 Edvi, II/1896. 294.

375 Marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1895-ik évben. Marosvásárhely, 1896, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara. 64. (továbbiakban MvKI, 1896.)

376 Edvi, II/1896. 386.

377 Uo. 294.

378 MvKI, 1892. 147.

Marosludasra, cserhéjat³⁷⁹ a német és bajor állomásokra.³⁸⁰ A Szászrégen–Déda vasútvonal átadása érezhetővé vált a marosvásárhelyi piacon, mert csökkent a tűzifa ára.³⁸¹ A marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara 1910-es évi jelentése kiemelte, hogy a székely körvasút átadása után „a Maros folyó völgyében gyár gyár mellett keletkezett, melyek a közeli, eddig megközelíthetetlen hegyek fenyőfáját dolgozzák föl és szállítják el.”³⁸² Háromszék megyében is a vasút megjelenése gyorsította fel a fakitermelést. A háromszéki vicinális mindvégig megőrizte erdei vasút jellegét. Ezt jól példázza, hogy az 1908-ban készült felmérés szerint a vonalra feladott áru 65,2%-a erdei termék volt.³⁸³

Vasútvonal	Termék	Célállomás
Brassó–háromszéki HÉV	Tölgyfagerenda	Segesvár, Fiume, Nagyszeben
	Dongafa	Budafok, Brassó, Medgyes
	Hangszerfa	Bécs, Prága, Budapest, Lipcse, Berlin, Hamburg
	Szálfa	Budapest, Nagyvárad, Temesvár, Nagyenyed, Balázsfalva, Medgyes
	Tűzifa	Zernyest, Brassó, Bécs
	Faszén	Vajdahunyad, Medgyes, Balázsfalva, Lupény
	Cserhaj és fenyőkéreg	Pécs, Budapest, Lugos, Nagyszentmiklós, Szilézia

XIV. Táblázat. Brassó–háromszéki HÉV faáruforgalmának célállomásai³⁸⁴

A fenti táblázatban megemlített termékeken kívül még szitakéreg³⁸⁵ szállítottak a különböző erdőlyrészi és alföldi állomásokra, valamint bükkfalpfát a MÁV-nak.³⁸⁶ Az elszállított erdei termékek tekintetében Kovászna állomása emelkedik ki, míg Háromszék másik két városának a részesedése ezen a téren elenyésző. Az erdei termékekkel való kereskedelem jellemzi a vasúti forgalom előtt

379 Cserhéj, olyan fanemek kérge, amelyet a tímár a nyersbőr cserzésére használ. Ilyen a tölgy, a lucfenyő, nyírfa, a fűzfa és a vörösfenyő kérge.

380 Edvi, II/1896. 386.

381 Megy a vonat... *Maros-Torda*, VI. (1905. november 9.) 47. sz.

382 Közigazgatási helyzet. *Gyergyó*, XI. (1911. augusztus 6.) 32. sz.

383 Edvi-Méhely, 1910. 15.

384 Edvi, II/1896. 401.

385 *Szitakéreg*, a vörösfenyő vagy nyárfafélék kérget lehántották, méretre vágva, szárítva csomagolóanyagként vagy dobozkészítéshez használták.

386 Edvi, II/1896. 401.

megnyílt csiki és a gyergyói medencét is. Tivai Nagy Imre 1902-ben kijelenti, hogy a Csík vármegye vasúti teherforgalma majdnem egyedül a fakereskedelemből áll.³⁸⁷

Az ásványvíz-kereskedelem területén kiemelkedik a borszéki ásványvíz, amelyet Szászrégenben, majd később Maroshévíz és Gyergyószentmiklós állomásokon adtak fel, főként Budapest, Temesvár, Arad, Gyulafehérvár, Kolozsvár, Nagyvárad állomásaira.³⁸⁸ A borszéki ásványvíz mellett jelentős mennyiségben szállítottak vasúton bodoki, homoródi, kovásznai, répáti³⁸⁹ és tusnádi ásványvizet. A székely ásványvizek célállomásai: Arad, Budapest, Kolozsvár, Nagyvárad, Predeal, Gyulafehérvár, Nagyszeben, Segesvár, Déva, Kovászna, Kézdivásárhely és Balázsfalva voltak.³⁹⁰

Edvi Illés Sándor is kiemelte, hogy az ipar területén az erdélyi belső medencében csak Marosvásárhely esetében beszélhetünk élénkebb ipari életről. Itt is azonban csak a mezőgazdasághoz, vagy az erdőgazdálkodáshoz kapcsolódó ipari létesítményeket találunk. A kis- és háziipar a Romániával való vámháború, valamint a nagyipari termékek versenye miatt válságba került. A kialakult új helyzethez leginkább Marosvásárhely ipara tudott alkalmazkodni, amelyet kevésbé érintett a vámháború és már korábban megjelentek a modern ipari létesítmények csirái. Az itteni ipari létesítmények rendelkeztek felvevő piaccal Erdélyben és más területeken. A többi székely város ipara ellenben szorosan kötődött a romániai kivitelhez, így a vámháború következtében nagy részük csődbe ment. A vasúti forgalomból ezért a marosvásárhelyi ipar tudta leginkább kivenni részét. A legjelentősebb székely ipari létesítmények közül a következőket érdemes kiemelni:

a) *Szeszgyártás terén*: Marosvásárhelyen Farkas Gergely szeszgyárának évi termelése átlag 2600 hektoliter (továbbiakban hl). Br. Bors és társa szeszgyára 1893-ban létesült Medgyesfalván, évente 8000 hl-t termelt. Mindkét gyár mellett szarvasmarha-hizlalda is működött. A feldolgozott nyersanyagot a helyi piacon, a tüzelőfát a herbusi faraktárból, a szent Petrozsényből szereztek be. Az alkohol kis részét szállították vasúton, nagyobb részét tengelyen hordták a környékre. Az előbbi gyár évi vasúti küldeménye átlag 500 hl, az utóbbié 2100 hl volt. A vasúton szállított alkohol a Marosludas–Beszterce vonal állomásaira, Székelykocsárdra és Kolozsvárra került. A hízott szarvasmarhát Bécsbe vitték.³⁹¹ Szászrégenben Farkas Mendelnek volt szeszgyára, amely 1874-ben létesült, évi termelése 10 ezer hl nyers, denaturált és finomított szesz. Ebből 3 ezer mázsa (a továbbiakban q) Trieszten keresztül külföldre került, a szesz elenyésző részét Marosvásárhelyen adták el. A többit tengelyen, a Mezősége vagy Gyergyó vidékére fuvarozták. A nyersanyagot Szászrégenben vagy Marosvásárhelyen szereztek be. A gyár mellett szarvasmar-

387 T. Nagy Imre: *Csík vármegye közigazgatási leírása*. Budapest, 1902, Jókai Nyomada. 36.

388 Uo.

389 *Répáti víz*, kászonimpéri ásványvíz, előszeretettel fogyasztották borral, évente nagy mennyiségben szállították a térség fürdőire és nagyobb városaira.

390 Edvi, II/1896. 403.

391 Uo. 307.

ha-hizlalda is működött.³⁹² Az Udvarhely és Háromszék vármegyei vasutak mentén 4 nagyobb szabású és 25 mezőgazdasági szeszgyár volt, mindehol hizlaldával együtt. Egyedül Kézdivásárhelyen nem kevesebb, mint 10 szeszgyár működött. A gyártásnál felhasznált árpát Botfaluból, Brassóból, a kukoricát Maroscapóról, Segesvárról, Marosvásárhelyről, a burgonyát pedig Brassó-Bertalan, Deresty-Hétfalu, Prázsmár állomásokról hozták.³⁹³

A sörgyártás terén meg kell említeni Bürger Albert marosvásárhelyi sörfőzdéjét, amely évente 8 ezer hl sört termelt, ebből 4-500 hl Kolozsvárra, 6-700 hl egyéb erdélyi állomásokra került. Az árpát a Mezőségről, a komlót részben a Királyhágón túlról, valamint Csehországból hozták.³⁹⁴ Kisebb sörgyára volt Nagy Dénesnek és Wellenreiter Györgynek Kézdivásárhelyen, Wellenreiter Jánosnének Sepsiszentgyörgyön és Haurik Alfrédnek a Székelyudvarhely melletti Bethlenfalván.³⁹⁵

b) *Cukorgyártás:* Az 1889-ben létesült botfalvi cukorgyár mellett felépült 1894-re a marosvásárhelyi cukorgyár. A botfalvi gyárhoz Háromszék és Udvarhely vármegyéből szállítottak cukorrépat. A marosvásárhelyi gyár főleg nyerscukorgyártásra lett berendezve, a szükséges cukorrépat Maros-Torda és Udvarhely vármegyékben termelték. A nyerscukrot Mezőhegyes, Szerencs és Fiume állomásokra szállították. A szörplét pedig Brassó és Kolozsvár szeszgyáraiban értékesítették. A meszet Alsórákosról, a szenet Ágostonfalváról hozták.³⁹⁶ Mivel itt csak nyerscukrot állítottak elő, Marosvásárhely is cukorbehozatalra szorult.

c) *Erdőgazdasági termékek feldolgozása:* a Mesticz Mihály és fiai bútór és asztalos gyár Marosvásárhelyről évente 750 q bútort szállított az erdélyi állomásokra. A gyár a MÁV-tól évente megrendeléseket kapott a vasúti állomások várótermeinek, laktanyák és őrházak bútorainak elkészítésére.³⁹⁷ A marosvásárhelyi Első Erdélyi Gyermekjáték és Fadízműgyár, évente 450 q terméket szállított Budapestre, Bécsbe, Bukarestbe és hazai nagyobb városokba.³⁹⁸ Farkas Mendel gőzfűrésztelepe 1890-ben létesült és Marosvásárhely–felsőváros állomásával iparvasút kötötte össze. Az üzemnek 100 munkása volt, akik a Maroson leúsztatott fákból épületfát, deszkát, lécet gyártottak. 1895-ben mintegy 68.500 q fűrészárut adtak fel vasútra, ami néhány közeli állomásra, illetve az Alföldre és Szlavóniába ment.³⁹⁹ A térség kiemelkedő fakereskedelmi központja Szászrégen volt, ahol több kisebb fűrésztelep működött. Az Első Szászrégeni Tutajkereskedő Társaság gőzfűrésztelepe 1888-ban létesült, 60–80 munkással. Évente 8–10 ezer köbméter deszkát adtak fel Budapestre és Marosvásárhelyre.⁴⁰⁰ Schwarz Mendel fűrésztelepe Magyarrégenben

392 Uo. 387.

393 Uo. 404.

394 Uo. 308.

395 MvKI, 1896. 257.

396 Uo.

397 Edvi, II/1896. 310.

398 Uo.

399 Uo. 386.

400 Uo. 387.

épületfát, deszkát, zszindelyt és léceket készített, és főleg dél-magyarországi állomásokra szállított. A kisebb fűrészüzemek termékeit inkább közúton szállították, a közeli piacokra.⁴⁰¹ Az erdők faanyagát Udvarhely vármegyében mintegy 50, Háromszék vármegyében 80 kisebb-nagyobb víz- és gőzfűrész dolgozta fel. A háromszéki vicinális állomásairól nagy mennyiségű kész vagy félkész faterméket adtak fel.

Fűrésztelepek	Termék	Célállomás
<i>Gróf Mikes Benedekné gőzfűrésztelepe, Zabola</i>	Épületfa, deszka, bükktalpfa, parketta, seprűnyél, zszindely	Románia, Belgrád, Trieszt, magyarországi állomások
<i>Schmiedl-Ungar cég Csucsor, Bajkó Barabás goóri fűrésztelepe</i>	Fenyőgerenda, gyalult fenyődeszka	Alföldi állomások, Bács
<i>Gróf Mikes Ármín fűrésztelep, Gelence</i>	Épületfa, lécs, deszka	Erdélyi és dél-magyarországi állomások
<i>Első Székely Faipari Részvénytársaság, Kovászna</i>	Puha- és keményfa fűrészáru	Magyarországi és romániai állomások
<i>Szalczser Mihály fadró gyára, Kovászna</i>	Gyufaszál	Gyula, Soroksár, Szeged, Újpest, romániai állomások

XV. Táblázat. Háromszéki fűrészgyárak és termékeinek célállomásai.⁴⁰²

A felsorolt fűrésztelepeken kívül, például Imecsfalva környékén mintegy 40 telepen készítették deszkát, lécet, zszindelyt, hangszerfát, puhafa edényfát, de ezekből alig 10 ezer q puha fűrészáru vagy 800 q hangszerfa került vasúti elszállításra, míg a többi fuvaros szekéren hordták el. A hangszerfát Németországba és Franciaországba vitték.⁴⁰³

d) *Vegyipar*: Baruch Albert marosvásárhelyi kőolajfinomítója a Romániából hozott nyers kőolajat dolgozta fel, évente átlag 7 ezer q párolt világító olajat állítva elő, amelyet vagy helyben adtak el vagy Besztercére és Szászrégenbe szállították.⁴⁰⁴ A marosvásárhelyi állomáson keresztül bonyolódott le a parajdi Reitter József-féle gyufagyár forgalma. A parajdi gyár számára évről évre gondot okozott a nyersanyag, főleg a fa beszerzése. A gyufa előállítását drágította, hogy a szükséges alapanyagot közúton szállították Marosvásárhelyről Parajdra, majd a készterméket vissza a marosvásárhelyi vasúti állomásra. A vállalkozók ezért 1899-ben a gyufagyárat átköltöztették Parajdról Kolozsvárra.⁴⁰⁵

401 Uo.

402 Uo. 403.

403 Uo.

404 Uo. 311.

405 Gidó, 2006. 124.

Az 1879-ben megalakult Első Székely Szövőgyár Részvénytársaság ipartelepe Sepsiszentgyörgyön kender-, len- és pamutszövetet termelt a MÁV-nak és magán-személyeknek. A nyersanyag egy részét Brassóból és az osztrák fonógyárakból szerezték be. A kész termékek rendeltetési helye: Budapest, Gyulafehérvár, Kolozsvár, Ágostonfalva, Medgyes, Nagyszeben, Ungvár, Predeal, Segesvár, Bécs volt.⁴⁰⁶

A székelyföldi vonalakra érkezett és onnan elszállított termékek sok mindenről árulkodnak, képet kaphatunk a különböző településeken előállított termékekről és a térség szükségleteiről. A hüvelyes növények és a cukorrépatermelés megjelenése az országban zajló terményváltást érzékelteti. Székelyföldön azonban a búza képezte a legnagyobb forgó mezőgazdasági árucikket, ami a hagyományos földművelési rendszer továbbélését jelentette annak ellenére, hogy a térségben a gabonahozam mindig is alacsony volt. A mezőgazdasági termékek mellett Székelyföld csak állati eredetű, vagy faipari és szesz termékekkel volt jelen a bel- és külföldi forgalomban. Az áru nagy részét azonban még a 19. század utolsó évtizedében is szekéren szállították, és a nagyobb városok piacain cserélt gazdát.

Az Edvi-féle monográfia alapján, ha megnézzük, hogy a különböző erdélyi állomásokra érkező termékek közül mi származik Marosvásárhelyről és a Székelykocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen vonal állomásairól, akkor arra a következtetésre juthatunk, hogy a Magyar Keleti Vasút Balázsfalva–Predeal között található állomásaira, valamint a Kiskapus–Szeben közötti állomásokra a fent említett térségből alig érkezett áru. A Maros-völgyében előállított termékek a nagy vasúti kerülő miatt alig jutottak el a dél-erdélyi településekre. Sem a termelőknek, sem az árut továbbító kereskedőknek nem érte meg, hogy a fent említett állomásokra szállítsanak. Kis mértékben érkezett áru az udvarhelyszéki és a háromszéki helyi érdekű vasútvonalakra. Székelyudvarhelyre szállítanak Ludasról kukoricát, Kézdivásárhelyre hízott sertést Marosvásárhelyről, kukoricát Marosvásárhelyről és Ludasról, Keresztényfalvára kukoricát Maroscsapóról és Marosvásárhelyről, Rozsnyóra búzát Marosvásárhelyről. Kis mennyiségben küldenek gypajút, marhaszört Nagydisznódra, búzát Fogarasra.⁴⁰⁷

A Magyar Keleti Vasút Egeres–Kolozsvár–Tövis–Balázsfalvaig tartó vonalán a marosvásárhelyi állomáson feladott áruk mindenütt jelen voltak, leginkább gabonafélék, a parajdi gyufagyár termékei, szesz vagy faanyagok. Hasonló volt a helyzet az Arad–Gyulafehérvár vonalon. A kimutatások szerint Marosvásárhelyről szállítottak kukoricát Vajdahunyadra, épületfát, deszkát, gyufát Gyulafehérvárra.⁴⁰⁸

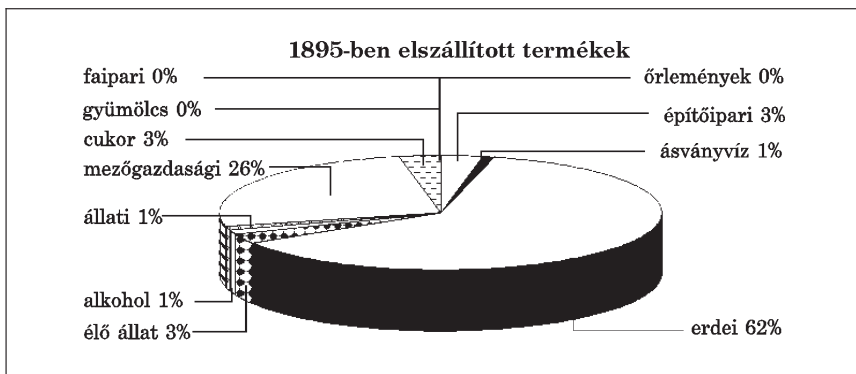
A másik három város esetében hasonló, csak fordított kép fogad bennünket. Udvarhely és Háromszék vármegyék területéről a székely körvasút befejezése előtt minimális mennyiségben kerültek termékek az észak-erdélyi településekre. Ez alól

406 Edvi, II/1896. 404.

407 Edvi, II/1896. 339–343; 388.

408 Uo.

kivétel az Ugron Gábor bethlenfalvi gyárában előállított téglá és cserép, amit megtalálunk a Marosvásárhelyre érkező áruk között. A két székely vármegye termékei vasúton elsősorban Brassóba, a nagyobb dél-erdélyi és magyarországi állomásokra kerültek.⁴⁰⁹



43. ábra. A székelyföldi vasúti állomásokról 1895-ben elszállított termékek.⁴¹⁰

Az Edvi-féle monográfia, annak ellenére, hogy a korszak egyik legrészletesebb feldolgozása, nem teljes. Több áru fajta nem szerepel a kimutatásban, ezek azonban megtalálhatóak a Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara éves jelentéseiben. Így a különböző állomásokon kisebb-nagyobb mennyiségben feladtak még: burgonyát, lovat, juhot, zsiradékot, faszenet, rongyot, ásványvizet. A feladott vas- és acéláru, gépek és gépi alkatrészek, cement, mész, téglá, cserép, üveg és porcelán aránya az ide érkezett hasonló árukhoz képest minimális.

A fenti ábra jól jelzi a székelyföldi gazdasági termelés egyoldalúságát. Az erdőgazdasági termékek, ami alatt épület- és haszonfát, tölgy és dongafát, tűzifát, faszenet érthetünk, az áruforgalom 62%-át képezték, majd ezt követte jelentős lemaradással a mezőgazdasági termékek csoportja (26%). Az utóbbi termékcsoportból 1895-ben összességében 331 459 q áru került vasútra, ebből azonban 207 417 q cukorrépa és cukorrépaszelet volt,⁴¹¹ míg gabonafélékből csak 64 787 q szállítottak.⁴¹² Az építőanyag 3%-ot képez a kivitel területén, aminek nagy részét Székelyudvarhelyen adták fel, a bethlenfalvi Ugron Gábor téglagyárából, mintegy 37 975 q téglát és cserepet.⁴¹³ Székelyföldön a nyersanyagot feldolgozó kis- és

409 Uo. 405–411.

410 MvKI, 1896. 18–27; 48; 52; 55–57; 62–64; 68; 78–81; 216–217; 224; 234; 240–241; 245; 251; 255–260.

411 MvKI, 1896. 18–27.

412 Uo.

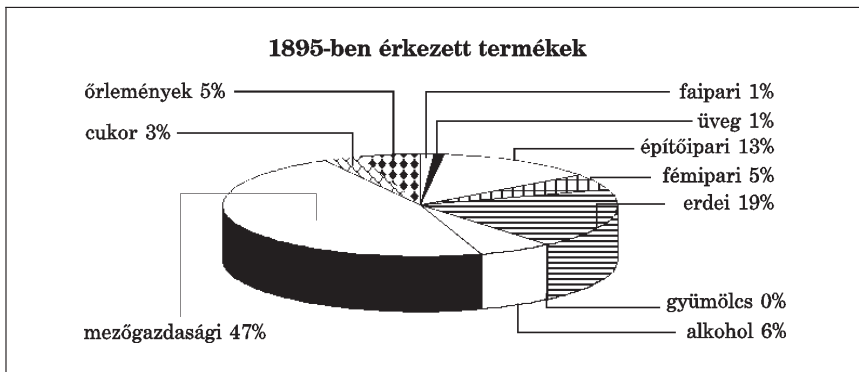
413 Uo. 234.

háziipar csak a helyi szükségleteket volt képes részlegesen kielégíteni, de kivételre már nem tudott termelni.

A székelyföldi helyi érdekű vasutak, annak ellenére, hogy zsákutcákban végződtek, működésük ideje alatt mindvégig élénk forgalmat bonyolítottak le. Erre jó példa, hogy a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonal forgalma 1900-ra 213%-kal növekedett az 1890-es évhez képest, a Marosvásárhely–Szászrégen vonal forgalma pedig szintén ebben az időszakban, 100%-kal növekedett.⁴¹⁴

A fenti adatok azonban csak egy pillanatképet adnak a székelyföldi vasúti áruforgalomról és ezen keresztül a térség gazdasági életéről. A pénzügyi és a gazdasági viszonyok ingadozása és az időjárás miatt évente változott a régió által felkínálható árucikkek mennyisége, minősége.

Az elszállított termékek után, hogy teljesebb képet kapjunk, szükséges megvizsgálni a kamara területére érkező termékek mennyiségét és változatosságát. Ebből a helyi lakosoknak, vállalkozóknak az áruszükségletét tudjuk felmérni. A térség földrajzi és éghajlati viszonyaiból adódóan, a mezőgazdasági termékek (elsősorban a gabona) képezték a legfontosabb behozatali cikket. Mivel az áru nagy részét tengelyen szállították, nehéz meghatározni, hogy a különböző árutípusok között milyen is a tényleges arány.



44. ábra. A székelyföldi vasútállomásokra 1895-ben érkezett termékek.⁴¹⁵

Az Edvi által közölt adatok csak egy hozzávetőleges képet tudnak nyújtani az áruforgalomról. Figyelembe kell azt is venni, hogy a szászrégeni és a székelyudvarhelyi vasútállomás több éven keresztül a Felső-Maros vidékének, illetve Csík vármegye nagy részének az árufeladó és érkező helye volt. Az állomásokra érkező cikkek egy része a városok vonzáskörzetéből származtak. Marosvásárhely esetében

414 Hieronymi Károly: *Közlekedési eszközeink fejlesztésének irányelvei*. Budapest, 1902, Patria Irodalmi Vállalat és Nyomdai Részv.-Társaság. 21.

415 MvKI, 1896. 18–27; 48; 52; 55–57; 62–64; 68; 78–81; 216–217; 224; 234; 240–241; 245; 251; 255–260.

a gabona és a hüvelyes termékek a Mezőségről, az erdőgazdasági termékek és az alkohol a Felső-Maros völgyéből és Szászrégenből érkezett. Székelyföld ki volt szolgáltatva az évenként változó mezőgazdasági termelés eredményeinek. Gyengébb termés esetén a vidék alföldi vagy romániai mezőgazdasági termékek behozatalára kényszerült. Ettől függetlenül a székelyföldi helységek állandó lisztbehozatalra szorultak. Marosvásárhely is hasonló helyzetben volt, annak ellenére, hogy a városon működtek malmok (többek között 1893-ban indult a marosvásárhelyi református egyház hengerműmalma). A Marosvásárhelyi Iparkamara területén működő kisebb malmok nem tudtak versenyezni az alföldi és a brassói malmokkal.

Székelyföld területére jelentős mennyiségű alkohol is érkezett, mintegy 20 207 q. Ennek több mint fele, 12 780 q bor volt.⁴¹⁶ A borok feladási helyei: Gyulafehérvár, Trieszt, Villány, Balázsfalva, Medgyes stb. A bor mellett szesz érkezett több állomásra Szászrégenből és Brassóból. Ez azt is jelzi, hogy a régió igényesebb vevői nem kaptak megfelelő minőségű alkoholt a székelyföldi szesz- és sörgyáraknál, így azt távolabbi vidékekről szerezték be.

A városokon kibontakozó modernizáció megkívánta az új gazdasági gépek és alkatrészek behozatalát. A vas és acél, illetve a gépek és gépalkatrészek mindössze 5%-át tették ki az érkezett árunak. Ez az iparosodás elmaradottságát jelzi. A kamara területén csak a szentkeresztbányai vasgyár állított elő gazdasági gépeket. A gyár termékei többnyire közúton kerültek a piacra. Edvi Illés Sándor monográfiája alapján a székelyföldi vasútállomásokra gépek vagy más fémipari termékek Budapestről, Salgótarjánról, Diósgyőrből, Kolozsvárról, Brassóból érkeztek.⁴¹⁷

A 19. század utolsó évtizede a Székelyföldön is a nagy építkezések korszaka. A millennium méltó megünneplésére a legtöbb helységben reprezentatív középületek készültek. Marosvásárhelyen az 1890-es években épült a cukorgyár, a református egyház hengerműmalma és a honvédlaktanya. Az építkezések fellendülésének hatására 1894-ben megkezdte működését a városi téglakörkemence, folyamatosan növelte termelését a medgyesfalvi gőztéglagyár. A városba, mint már említettem, az építkezési anyag egy részét nagy kerülővel a szombatfalvi Ugron Ákos és a székelyudvarhelyi Ugron Gábor-féle gyárakból szállították.⁴¹⁸

A fenti ábrán látható nagy mennyiségű cukorrépa pedig az újonnan megnyitott marosvásárhelyi cukorgyár eredményeként került vasútra, és részben ennek tudható be a méz és a szén megjelenése.⁴¹⁹ A kén és a minium a parajdi gyufagyár működéséig szerepelt a Marosvásárhelyre érkező áruk sorában. Az érkező áruk között az erdei termékek következtek, 19%-kal, vagyis 68 860 q.⁴²⁰ Ez első látásra meglepőnek tűnhet, de ez a szám a négy városban folyó építkezésekhez szükséges

416 MvKI, 1896. 48.

417 Edvi, II/1896. 405–410.

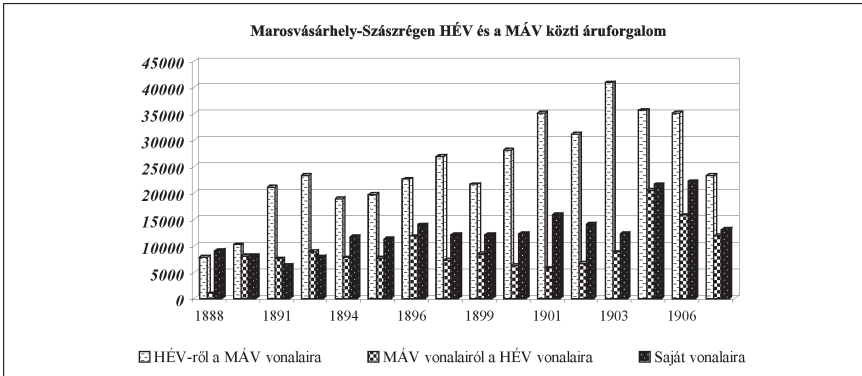
418 MvKI, 1896. 196.

419 MvKI, 1895. 258.

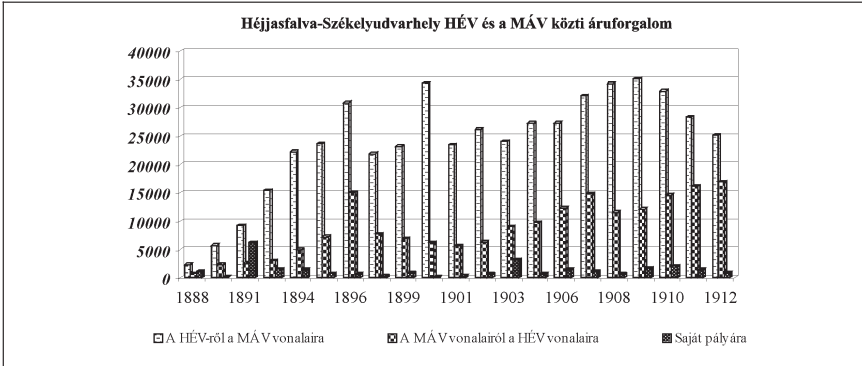
420 MvKI, 1896. 78–81.

épületfa magas arányából adódik. A kamara területére ezen kívül kisebb mennyiségben érkezett örlemény, üveg, faipari termékek (ez alatt kész bútorkat kell érteni), cukor, délgyümölcs, dohány stb. Ezen termékek a városi polgárság igényeit voltak hivatottak kielégíteni.

A MÁV évente felmérést készített a helyi érdekű vasútvonalak áruforgalmáról és arról, hogy milyen volt az áruforgalom a helyi érdekű vasutak saját vonalain, a MÁV és a helyi érdekű vonalak között. Az alábbi táblázatokban a négy székelyföldi helyi érdekű vasútvonal áruforgalmát követhetjük nyomon.



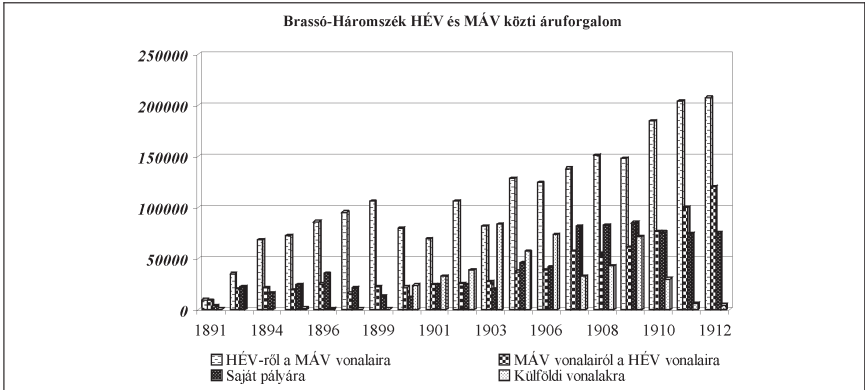
45. ábra Marosvásárhely-Szászrégen HÉV és MÁV közti áruforgalom tonnában⁴²¹



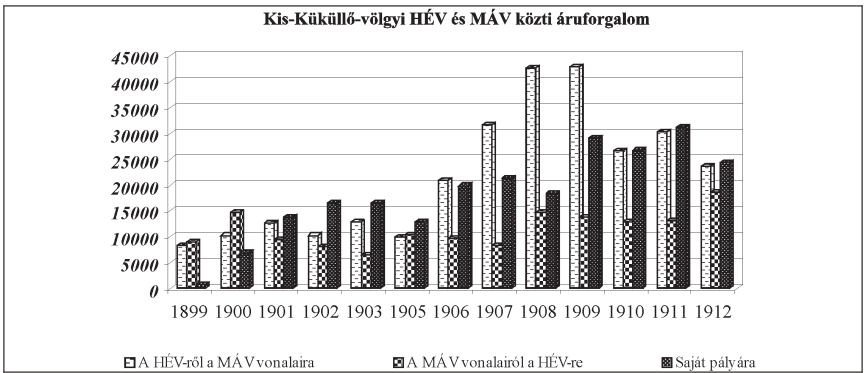
46. ábra Héjjasfalva-Székelyudvarhely HÉV és a MÁV közti áruforgalom tonnában⁴²²

421 MÁV, 1889. 112; MÁV, 1890. 112; MÁV, 1892. 160; MÁV, 1894. 247; MÁV, 1896. 371; MÁV, 1897. 436; MÁV, 1898. 523; MÁV, 1899. 517; MÁV, 1901. 519; MÁV, 1903. 557; MÁV, 1904. 565; MÁV, 1906. 595; MÁV, 1908. 611.

422 MÁV, 1889. 130; MÁV, 1890. 130; MÁV, 1892. 187; MÁV, 1894. 226; MÁV, 1896. 351; MÁV, 1897. 406; MÁV, 1898. 489; MÁV, 1899. 483; MÁV, 1901. 481; MÁV, 1903. 515; MÁV, 1904. 521; MÁV, 1906. 547; MÁV, 1908. 563; MÁV, 1910. 597; MÁV, 1911. 601; MÁV, 1913. 683.



47. ábra. Brassó–Háromszék HÉV és MÁV közti áruforgalom tonnában.⁴²³



48. ábra. Kis-Küküllő-völgyi HÉV és MÁV közti áruforgalom tonnában.⁴²⁴

A fenti diagramok alapján megfigyelhető, hogy mind a négy vicinális esetében az áruforgalom nagy része a helyi érdekű vasútról a MÁV vonalaira tartott. Az elszállított áru mennyisége szempontjából a Maros-völgyi és az udvarhelyi vicinálisok esetében látható, hogy legnagyobb forgalmat a millennium és az azt követő évben bonyolították le, majd a 20. század első éveinek gazdasági válságát követően ismét jelentősen emelkedett az áruforgalmuk.

A háromszéki vicinális forgalma a három másik székelvölgyi helyi érdekű vasútvonalhoz képest jóval nagyobb volt. Ennek hátterében a fa és a fából készült

423 MÁV, 1892. 224; MÁV, 1894. 204; MÁV, 1896. 327; MÁV, 1897. 476; MÁV, 1898. 461; MÁV, 1899. 455; MÁV, 1901. 451; MÁV, 1903. 485; MÁV, 1904. 485; MÁV, 1906. 511; MÁV, 1908. 527; MÁV, 1910. 551; MÁV, 1911. 553; MÁV, 1913. 631.

424 MÁV, 1899. 499; MÁV, 1901. 499; MÁV, 1903. 533; MÁV, 1904. 543; MÁV, 1906. 573; MÁV, 1908. 585; MÁV, 1910. 627; MÁV, 1911. 633; MÁV, 1913. 715.

termékek szállítása állt. Az első világháború kitörése előtti években több mint 200 ezer tonna áru került fel a vasútra a vicinális állomásain és lett a MÁV vonalaira továbbítva. A másik három helyi érdekű vasútvonal állomásairól csak kisebb mennyiségű áru érkezett a MÁV vonalaira, általában 25–35 ezer tonna. A diagramokból kitűnik, hogy jelentős árutömeg érkezett a MÁV-tól a vicinálisok vonalaira, de élénk forgalom van a vicinálisok saját állomásai között is, ez leginkább a leghosszabb Kis-Küküllő-völgyi vasút esetében figyelhető meg.

A székely vasúthálózat hiányosságainak következtében a székely városok között 1897 előtt – Sepsiszentgyörgy és Kézdivásárhely kivételével – nem volt közvetlen vasúti kapcsolat. Csík vármegye kivételével a többi székely vármegye esetében a vasút nem a székelyföldi közigazgatási egységek közti kapcsolat megszilárdulását, hanem éppen a régió gazdasági kapcsolatrendszerének további lazítását hozta magával. Maros-Torda vármegye Kolozsvárral és a Mezőséggel, Udvarhely vármegye Segesvár, Medgyes, Brassó vidékével, míg Háromszék vármegye Brassó térségével került szorosabb gazdasági kölcsönhatásba. A kiépülő székely körvasút ugyan összekötötte Maros-Torda, Csík és Háromszék vármegyék központjait, de a nagy távolság és a rövid időn belül kitörő első világháború megakadályozta, hogy szorosabb gazdasági kapcsolat alakuljon ki köztük.

IV. 8. Vasút és a székelyföldi fürdők

„Úton-útfélen, árokban, hegyoldalon, erdők sűrűjében, sőt a kapa nyomában is csodás vízü források fakadnak a székelyek földjéből.”⁴²⁵ – írta Hankó Vilmos kémikus. Földtani és földrajzi elhelyezkedésének köszönhetően Székelyföld egyik legnagyobb kincse az ásványvíz. A 19. századi polgári fürdőkultúra részeként Székelyföld területén több híres fürdő létesült, például Előpatak, Tusnádfürdő, Borszék vagy Szováta.

A székelyföldi fürdőket leginkább a helyi lakosság, a szomszédos Románia középosztálya, illetve néhány magyarországi vendég látogatták. A fürdők többsége a kiterjedt közbirtokossági erdők területén található, így hasznosításuk a helyi közbirtokosságtól függött. A közbirtokosságok vagy maguk kezelték vagy kiadták bérbe a fürdőket. A 19. század utolsó évtizedéig a nagyobb fürdők kivételével jelentősebb beruházásra nem került sor. Ezért állandó panasz volt, hogy a bérlők csak annyit áldoznak az illető üdülőhelyre, amennyi a szerződésük idején megtérül és nem törődnek a fürdők tényleges fejlesztésével. Tusnádfürdőről 1879-ben a következőt írták: *„Igen sok, nagyon sok hiányzik még Tusnádról, hogy világfürdővé emelkedjék, pedig a természet pazarul szórta itt áldásait (...) Kényelemről, éppen mint legtöbb honi fürdőn szó itt sem lehet, csak egy van amiben nem tágít még a külföldi fürdők előtt sem – a drágaságban. (...) Tusnád annyi haladást még is mutat fel, hogy*

425 Hankó Vilmos: *Székelyföld*. Budapest, 1993, Akadémia Kiadó. 26.

*a sétatérre biggyesztettek néhány lámpát vagy mint egy jó ismerősöm magát kifejezte: leviccelték a holdvilágot.*⁴²⁶

A székely fürdőket hátrányosan érintette, hogy Előpatak kivételével az 1880-as évek végéig több órai kocsútra voltak a legközelebbi vasútállomástól. Előpatak a 19. század folyamán talán az egyik leghíresebb székelyföldi fürdő volt. A fürdőhelyiség Árapatak község területéhez tartozott. Az első házat 1770-ben gr. Nemes János, Háromszék akkori főkirálybírája építette.⁴²⁷ A fürdő látogatottsága a 19. század első felétől növekedett meg, vendéglő, betegeknek ház épült, majd 1856-tól fizetéses fürdőbiztost alkalmaztak.⁴²⁸ A fürdőt a 19. század közepétől egyre többen keresték fel: a helyi elit, illetve a havasalföldi román felső- és középosztály. Előpatakon 1845-ben Milos Obrenovics szerb fejedelem, aki több alkalommal is a fürdőről töltötte szabadidejét, görögkeleti templomot építtetett.⁴²⁹ A román arisztokrácia jeles családjai közül többen, mint például a Ghica, Sturdza, Stirbey, Cantacuzino vagy a Florescu családok, többször is itt töltötték nyári szabadidejüket.⁴³⁰ A fürdő látogatottságát emelte a Magyar Keleti Vasút vonalainak kiépülése és a román és magyar vasúthálózat kapcsolatának megvalósulása Predealnál. A fürdővendég, ha 1879-ben Nagyváradról elindult reggel fél 5-kor, akkor este 9 órakor Földváron lehetett és onnan egy óra alatt bér- vagy postakocsival eljutott Előpatakra.⁴³¹ 1891-től a vendégek Sepsiszentgyörgyre is érkezhettek és onnan is Előpatakon lehettek egy óra alatt.

Előpatak tényleges fénykora 1882 után kezdődött, amikor a tulajdonos helyi közbirtokosság részvénytársasággá alakult. Felújították a parkot, sétányokat építettek, új forrásokat tártak fel, ivócsarnok épült és egymás után épültek a magánvillák.⁴³² A 19–20. század fordulóján évente átlag 1500 személy kereste fel a fürdőt. Az előpataki ásványvizet máj-, vese-, méh- és gyomorbetegségekre használták.

Előpataktól nem messze Tusnádfürdő található, vadregényes környezetben. A fürdőt Éltes Lajos tusnádi birtokos alapította, aki az akkor Beszédmezőnek nevezett helyet Tusnád falutól 1845-ben haszonbérbe vette és házakat építtetett.⁴³³ A fürdőt a későbbi bérlők továbbfejlesztették. A vasútvonal kiépítése előtt Brassóból és Előpatakról naponta volt kocsijárat. Tusnád fejlődését előnyösen befolyásolta a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vonal kiépítése 1897-ben, majd az itt tartott 1902-es székely kongresszus. A székely fürdők közül egyedülként rendelkezett közvetlen vasútállomással. „...a fürdőzők egyik igen kellemes mulatságát

426 Fürdői tárca. *Nemere*, IX. (1879. július 31.) 61. sz.

427 Otrobán Nándor–Nagy Gusztáv: *Előpatak és vidéke*. Brassó, 1875. 11–13. (továbbiakban: Otrobán–Nagy, 1875.)

428 Uo.

429 Uo. 16.

430 Előpatak. *Székely Nemzet*, (1886. május 22.) 79. sz.

431 Előpatak. *Nemere*, IX. (1879. június 26.) 51. sz.

432 Kósa László: *Fürdőélet a Monarchiában*. Budapest, 1999, Holnap Könyvkiadó. 67.

433 Otrobán–Nagy, 1875. 90.

képezi az érkező és induló vonatok fogadása, az érkező vendégek üdvözlése, a távozók búcsúztatása.⁴³⁴ A tusnádi gyógyforrásokat köszvényre, fekélyre, vérszegénységre ajánlották.

A Monarchia talán egyik legnehezebben megközelíthető fürdője Borszék volt, amely ugyan kiváló adottságokkal rendelkezett, de magashegyi elzárt fekvése miatt csak közúton lehetett megközelíteni. A borszéki ásványvizet már az erdélyi fejedelemség korában használták. A fürdőhelyiséget azonban csak 1909-ben köze­lítette meg a vasút és ez behatárolta Borszék fejlődésének lehetőségeit. Az 1880-as években a brassói állomástól 189 km, a szászrégenitől 95 km és a moldvai Karácsonykő (Piatra Neamț) állomástól 85 km távolságra feküdt. A Brassóból való indulást a fürdőkalauzok arra számítva ajánlották, hogy a vendég az egész fürdőidényt Székelyföldön szeretné tölteni és a végcélhoz közelítve több székely fürdőt, így Előpatakot, Málnást vagy Tusnádfürdőt útba ejtve jut el Borszékre.⁴³⁵ Azon vendégek, akik Marosvásárhely felől közelítették meg a fürdőt, a Marosvásárhely–Szászrégen vasút (1886) megnyitásáig másfél napos út után érkeztek meg Borszékre. Az utazó Palotailván megszállt és onnan utazott tovább Borszékre.

Gyorskocsi közlekedés

Marosvásárhely és Borszék között.

Aláírott gyorskocsi utazási vállalkozó, két marosvásárhelyi bérkocsi tulajdonossal szerződésre lépett, folyó év július hó 1-től szeptember hó 10-ik napjáig Marosvásárhely sz. kir. város és Borszék fürdő között naponta közlekedő rendes

gyorskocsi utazást

rendeztem be.

Egy gyorskocsi indul Marosvásárhelyről Borszékbe és Borszékről Marosvásárhelyre naponta reggel 5 órakor, ha két utas már jelentkezett. Üresen, vagy 1 személlyel nem közlekedik. Ezen közlekedésre 4 személy befogadására 4 nagy kocsi 20 drb lóval van berendezve. Iva községében a gyorskocsim utazók meghálálnak, hol kényelmesen berendezett, vendéglő áll az utazóközönség szolgálatára. Eközben a lovak megéjtésének kijelölt helyei, ugymint: Szászrégen-, Bistra- és Ilván (meghálás) s onnan másnap reggel más­rendbeli fogattal O.-Topliczára, Ortvában étetés és onnan Borszékbe.

Gyorskocsi utasdíj Marosvásárhelytől Borszékig vagy vissza egy 4 tagból álló család részére 30 frt. Egyesek viteldíja hátulsó ülésben 10 frt, szembülésben 8 frt, személynként 20 kgramm díjmentes podgyászszal, azonfölül minden kgrammért 10 krajczár fizetendő. Cselédekért kocsis mellett ülésen 4 frt a beiratáskor fizetendő.

A gyorskocsik elindulása naponként reggel 5 órakor Marosvásárhelytől a Transsylvania előtt, Borszékben pedig a „Melik”-féle szálloda helyisége előtt történik.

Felvételi iroda Marosvásárhelyen a Transsylvania szálloda feljárata alatt, Borszéken a vállalkozó szállásán.

Megrendelések a felvételi iroda helyiségeiben intézendők.

Marosvásárhelytől, 1885. június 28-án.

Ifj. Miklós Kristót,

gyorsutazási vállalkozó.

49. ábra. Gyorskocsi utazási reklám 1885-ből.⁴³⁶

434 Genersich Gusztáv: A gyógyítás módjai, eszközei és eredményei az erdélyi fürdőkben. In: *Erdély nevesebb fürdői 1902-ben*. Budapest, 1903, Hornyánszky Nyomda. 247.

435 Otrobán-Nagy, 1875. 96.

436 Hirdetések. *Marosvidék*, XV. (1885. július 2.) 29. sz.

Azt követően, hogy a vasút elérte Szászrégent, az utazás Borszékig lecsökkent egy napra. „A vonat reggel 8 órakor érkezik a szászrégeni pályaudvarba, hol a Miklós Kristóf gyorskocsi vállalat készen álló kocsija várja. A „Vasúthoz” címzett vendéglőben a pályaudvar mellett ízletes reggelit tölthet el és fél 9-kor kocsira ülhet, 12-kor Ratosnyán lehet, hol ebéd állomás van s honnan váltott lovakkal délután 2-kor utazhatik tovább Oláh-Toplicára 5 órakor érkezvén félóra alatt ozsonálhat váltott lovakkal 9–10 között kényelmesen Borszékra érkezheth, hol bármely időben kaphat szállást.”⁴³⁷

Borszék a Monarchia és Románia minden részéből fogadott vendégeket. Az előnytelen infrastruktúra azonban nem engedte, hogy Borszék világfürdővé váljon. A borszéki gyógyfürdőt tüdő-, emésztőszervi, pajzsmirigy, vese-, méh-, ízületi betegségekre ajánlották.

Székelyföld másik híres fürdője, Szováta fellendülése is csak a vasút kiépítése után vette kezdetét. A Medve-tó kialakulása előtt a fürdőt leginkább a környékbeli lakosság látogatta. A Kis-Küküllő-völgyi vasút megépítése előtt a fürdőhelyre igyekvő vendégnek mintegy három órát kellett kocsikáznia a marosvásárhelyi állomástól, míg Szovátra ért, ezt a fáradságos utazást sokan nem vállalták.

A 19. század utolsó évtizedében az országos hírnévvel rendelkező régi fürdőtelepeken kívül fejlődésnek indultak a székelyföldi városok melletti kisebb fürdőtelepek. Udvarhely mellett Szejke, Szentkeresztbánya mellett Szertelsz és Kiruly fürdő, Sepsiszentgyörgy mellett Sugás, Csikszeredától nem messze Zsögöd. Ezeket a fürdőhelységeket a közeli városok polgársága látogatta főként hétvégeken, ugyanakkor a vasútépítkezések ideje alatt előszeretettel töltötték itt idejüket az építkezéseket felügyelő vállalkozók és mérnökök.

A székelyföldi fürdőélet lassú fejlődésének több oka is volt. Mindenek előtt a 19. század folyamán a fürdőhelységek vendégeinek nagy részét a szomszédos román állampolgárok képezték. Számuk azonban a többéves vámháború, a két ország közti politikai viták és a nemzetiségi konfliktusok következtében jelentős mértékben csökkent. A székely fürdők képtelenek voltak olyan színvonalú szolgáltatást biztosítani, mint a Monarchia többi fürdőhelyiségei. Aki megengedhette magának, inkább a távoli, jobb szolgáltatást nyújtó fürdőket kereste fel. A közvetlen vasút hiánya szintén hátrányosan érintette a székely fürdőket. Tusnád kivételével az összes fürdőre legalább egy-két órát kellett szekerezni a legközelebbi vasútállomástól. A zónarendszer bevezetése részben elősegítette a távoli vendégek érkezését a székely fürdőkbe, de ugyanakkor a székelyföldi tehetősebb polgárokat elvonta a helyi fürdőtől.

A Marosvásárhelyen megjelenő *Marosvidék* című lap összeállításából kitűnik, hogy a városból milyen fürdőkbe utaztak 1894-ben a pihenni vágyók. A felmérésből kiderül, hogy sokan a tengeri fürdőket, mások az alsó és felső ausztriai, tiroli vagy stájerországi fürdőket keresték fel. A legtöbben a sziléziai fürdők közül Grafenberg, a csehországi fürdők esetében Karlsbad, Marienbad, Franzensbad,

437 Fürdőidény. *Marosvidék*, XIX. (1889. június 16.) 31. sz.

Teplince fürdőhelyeken tartózkodtak. A magastátrai, vágvölgyi, balatonvidéki és csernavölgyi fürdők is kaptak vendégeket a Maros-menti városból. A marosvásárhelyi polgárok a székelyföldi fürdők közül leginkább Borszékre, Szovátára és Korondra utaztak, de többen pihentek Előpatakon, Tusnádfürdön és Homoród-fürdön is.⁴³⁸

A fürdőidény a székelyföldi fürdők esetében az éghajlati viszonyokból adódóan csak kéthónapos volt: július és augusztus. Természetesen a fürdők a korábbi és későbbi hónapokban is fogadtak kis számban vendéget. A fürdőidény nemcsak az időjárás miatt volt ilyen rövid, hanem mert ekkor volt az iskolai szünet. A fürdővendégek nagy részét tisztviselők, értelmiségiek és a helyi földbirtokosok családi rokonsága alkotta.

A kor fürdőkultúráját patriarchális viszonyok jellemezték. Általános gyakorlat volt, hogy a közeli fürdőkre a teljes háztartás kiköltözött. A szálloda-vendéglői szemléletmód majd csak a 20. század elejétől alakult ki. A 19–20. század fordulóján a fürdők igyekeztek kihasználni reklámcélokra az újságok által adott lehetőséget, a helyi sajtó rendszeresen leközölte az előkelő vendégek névsorát. A névsorokból kitűnik, hogy főként Erdélyből és Romániából érkeztek vendégek. Például 1907-ben július végéig Tusnádfürdön mintegy 1033 vendég fordult meg, ebből 103-an Bukarestből, 34-en Brăila-ból, 20-an Turnu Severinből érkeztek. A román fürdővendégek száma a szezon végéig 222-re emelkedett.⁴³⁹ A székely fürdők vendégeinek létszáma évente 15 ezer körül volt, részesedésük a magyarországi fürdők látogatottságában nem érte el a 6%-ot.⁴⁴⁰

A fürdővállalkozások fellendülése, a vasútépítés befejezése egyfajta szelekciót is jelentett. Azon székely fürdők, amelyekbe a 19. század utolsó évtizedéig nem fektettek be jelentősebb tőkét és a vasútvonal is elkerülte, fokozatosan lemaradtak versenytársaiktól, látogatóik köre egyre zsugorodott és helyi fürdőkké alakultak. Ilyen lett például Homoródfürdő, Korond vagy Szejke.

A fürdők iránti érdeklődés növelése megkívánta a modern idegenforgalmi hírverés eddig ismeretlen formáinak kifejlődését. A székely fürdőkéről kezdetben különböző szintű leírásokból, tanulmányokból vagy napilapokból, folyóiratokból lehetett információt szerezni. A kor ismertetői tartalmazták a fürdőhely megközelítési lehetőségeit, a vasúti menetrendet és a fürdőhöz legközelebb eső vasútállomás nyújtotta lehetőségeket. A századfordulóra elburjánzott vendégtoborzó és tájékoztató fürdőirodalom a legszebb színben próbálja feltüntetni a fürdőhelyeket. Így lesz Tusnádból „*Erdély gyöngye*” és Előpatakból a „*magyar Karlsbad*”. A Székelyudvarhely mellett lévő Szejke a „*székely Gastein*” lett, Korond „*Erdély Gleichenbergje*”, míg Szovátát Ischl helyett ajánlották. Az összehasonlítások terén

438 Marosvásárhelyről. *Marosvidék*, XXIV. (1894. július 15.) 38. sz.

439 Székelyfürdők. *Székely Újság*, IV. (1907. augusztus 4.) 150. sz.

440 Zepezaner Jenő: A székelyföldi fürdők látogatottsága. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok VII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2007, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 141.

Hankó Vilmos járt elől, aki lelkesen próbálta a külföldi fürdőket magyarországiakkal helyettesíteni.

A székely fürdők fontos tartozéka volt az ásványvizek palackozása. A borszéki, előpataki, tusnádi, málnási ásványvizeknek nemcsak Székelyföldön, de Magyarországon és Romániában is kiváló híre volt. A székely ásványvíz-kereskedelmet hátrányosan érintette, hogy a kezdetleges palackozás, szállítás miatt sok esetben felbomlott a víz értékes eredeti ásványi összetétele, nem ritkán kívánni valót hagyott a palackozás higiéniai állapota is. Előpatakról, Borszékről, Bibarcfalváról, Homoródfürdőről évente több millió liter ásványvizet szállítottak vasúton. A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése szerint 1910-ben csak Borszékről közel két millió palackot szállítottak el, annak egy része Ausztriába és Romániába került. Előpatakról 929 836 palackot adtak el.⁴⁴¹ Az előpataki ásványvizet úgy reklámozták, mint a „világ első égvényes vasas savanyúvize”, amely kiválóan alkalmas belgyógyászati problémák gyógyítására. „Ez az egyedüli ásványvíz, mely borral használva nem hevít s a gyomrot nem szorítja.”⁴⁴²

Székelyföld kiváló természeti adottságokkal rendelkezett, ennek ellenére, mint ahogy láttuk, látogatottsága minimális. Ennek oka elmaradott infrastruktúrája, amely megnehezítette a székely fürdők és a vadregényes tájak megközelítését. A székely fürdők alacsony komfortja nem vonzotta a távolabbi erdélyi megyék vagy a magyarországi települések fürdőzni vágyó vendégeit. A fürdők többsége így a közeli Románia kevésbé igényes látogatóira, a székelyföldi paraszti és kispolgári fürdőzők igényeinek kielégítésére rendezkedett be.

A vasútnak azonban megkerülhetetlen szerepe volt abban, hogy egyes fürdőhelységek, mint Szováta, Tusnádfürdő, Borszék és Előpatak ismertté váljanak, és lehetőséget teremtett arra, hogy a kevésbé igényes turisták megismerjék Székelyföld tájait.

441 *Jelentés a marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara kerületének 1910. évi közgazdasági viszonyairól.* Marosvásárhely, 1911, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara. 22.

442 Előpataki gyógyvíz. Brassó, VIII. (1892. augusztus 23.) 101. sz.

Záró gondolatok

1918-ig Székelyföld Magyarország és azon belül Erdély peremterülete volt. A székely vármegyék, sajátos történelmi fejlődésüknek, gazdasági elmaradottságuknak, földrajzi helyzetüknek köszönhetően a modern infrastruktúrahálózat kiépítésébe csak a 19–20. század fordulóján kapcsolódtak be.

Székelyföld bevonása a magyar vasúthálózatba már a reformkorban felmerült. A magyar szabadságharc bukása után a különböző erdélyi tájegységek, városok között versengés alakult ki a fővasútvonalért. Az erdélyi elit, függetlenül nemzetiségi hovatartozásától, joggal félt attól, hogy ez az országrész leszakad a Habsburg Birodalom fejlettebb régióitól. A vaspálya szimbólummá vált. A modern technika és ipar szimbólumává, a haladás példájává. A vasúttól várta mindenki Erdély modernizációját, gazdasági életének fellendülését és integrációját a magyar államba.

Székelyföld nem rendelkezett olyan nemzetgazdaságilag fontos termékkel, nagyvárossal, a hadsereg számára stratégiaileg fontos területtel, amely a vasútvonalak irányát, az építési prioritásokat a régió felé tolt volna. A nyugat-keleti irányú vasút előtt a Mezőség dombvidéke, a székelyföldi folyók vízvázalstói, valamint a Hargita hegység technikai és pénzügyi akadályt jelentettek. Az erdélyi fővonalat, a nagyobb folyók mentén építették ki és arra törekedtek, hogy az ásványkincsekben gazdag lelőhelyeket és az olyan nagy városokat, mint Kolozsvár vagy Brassó érintsék, de a dél-erdélyi szász városokat is bekapcsolják a vasúthálózatba. A Magyar Keleti Vasút, amely Erdély fővonala lett, csak Székelyföld nyugati és délnyugati peremterületét érintette, ennek következtében a régió csak mellékvonalak kiépítésében reménykedhetett.

A székelyföldi vasútépítkezés történetében három szakaszt lehet elkülöníteni. Az első szakasz 1869–1873 között a Magyar Keleti Vasút építésének a korszaka, amikor elkészült a Nagyvárád–Kolozsvár–Székelykocsárd–Tövis–Segesvár–Brassó fővonal, valamint a Tövis–Gyulafehérvár, Kiskapus–Nagyszében és Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonalak. A vasútvonalakat részben az angol Waring, majd később a Magyar Keleti Vasúttársaság építette.

A székelyföldi vasútépítkezés meghatározó korszaka az 1886–1898 közötti időszak. Az 1880. évi XXXI. és 1888. évi IV. törvény alapján lehetővé vált a helyi érdekek alapján vezetett vicinális vasutak építése és működése. A székelyföldi közösségek, tervezők előtt a szamosvölgyi vasút lebegett példaként. A megvalósult négy helyi érdekű vasútvonal mindegyike egy-egy folyó völgyben: a Maros völgyében a Marosvásárhely–Szászrégen, a Nagy-Küküllő völgyében a Héjjasfalva–Székelyudvarhely, az Olt és a Feketeügy völgyében a Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely és a Kis-Küküllő völgyében a Balászfalva–Dicsőszentmárton–Sóvárad vonal épült ki. A magyar állam bekapcsolódását a régió vasút-

építkezésébe az 1891-ben Romániával megkötött két új vasúti csatlakozási pont létesítéséről szóló nemzetközi szerződés tette szükségessé. A helyi érdekű vasútvonalak tervezésekor és építésekor kiderült, hogy a helyi közösségek nem rendelkeznek olyan pénzügyi háttérrel, hogy a nehéz hegyi pálya jellegű Sepsiszentgyörgy–Csikszereda–Gyimesi határszél vonalat meg tudják építeni. Az állam, mint vállalkozó megjelenése befolyásolta a székelyföldi fővasút irányát és eldöntötte, hogy a nagy székely körvasút fog megvalósulni. A korszak vasútépítései meghatározták Székelyföld későbbi vasúthálózatának szerkezetét.

A korszak harmadik és egyben utolsó vasút-építkezési korszaka az 1904–1915 közötti időszak, amikor befejeződött a székely körvasút kiépítése, két kisebb vonalszakasszal egészült ki a Kis-Küküllő-völgyi és a háromszéki helyi érdekű vasútvonal, illetve elkészült a Maros-Torda keskenyvágányú vicinális.

A székelyföldi vasút-építkezési kezdeményezések nem különböztek a korabeli magyar viszonyoktól. A vonalak egy része magán, másik része állami kezdeményezés révén valósult meg. Ha a magánkezdeményezéseket nézzük, akkor itt megemlíthetjük, hogy a Kis-Küküllő-völgyi normál és a Maros-Tordai keskeny nyomtávú helyi érdekű vasútvonalak az érintett vármegyék kezdeményezésére valósultak meg. A Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonal a politikai ellenfelek összefogásának a szép példája. A Marosvásárhely–Szászrégen vasútvonal a két város politikai vezetőinek és a Maros menti tutajérdekeltségek összefogásával épült meg. A háromszéki vicinális a brassói és háromszéki politikai és gazdasági elit egymásra találásának az eredménye. A megalakuló helyi érdekű vasúti részvénytársaságokban a térség legbefolyásosabb politikai és gazdasági személyiségei kaptak helyet. A székely országgyűlési képviselők között nem ritka az olyan személy, aki több vasúti részvénytársaság tagja. Erre jó példa Ugron Gábor, aki a besztercei, az udvarhelyi és háromszéki helyi érdekű vasutak részvénytársaságainak is tagja és mint ahogy láttuk, igyekezett minden lehetséges formában hasznot húzni a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonal építéséből.

A vasút megépítéséhez szükséges pénzt részben a helyi közösségek részvényjegyzései, az állami támogatás, másrészt a különböző bankoktól felvett kölcsönök biztosították. A vasútépítő vállalkozók nagy része budapesti mérnök, akik mellett egy-egy osztrák és német vállalkozó is megjelenik a térségben. Az építkezési vállalkozók egy része több vonal építésénél vagy akár középítkezésnél is jelen vannak, mint például Braun Gyula vagy Linzer Ármin. A székelyföldi vasutak építését elvállaló személyek tapasztalattal rendelkezve érkeztek a térségbe. Az esetek többségében a vasútépítkezés a vállalkozók számára jelentős pénzügyi nyereséget jelentett.

Sajnálatos módon a székely lakosság kis számban vett részt az építkezéseknél. A vállalkozók és alvállalkozók sok esetben magukkal hozták a kipróbált, megbízható, korábbi építkezéseknél is alkalmazott munkáscsoportokat. A székelyföldi vasútépítkezésekre az ország minden területéről érkeztek munkások. A helybeli lakosság leginkább a fuvarozásnál, a szükséges építkezési anyagok kitermelésénél

vagy a munkások ellátásában, elszállásolásában vett részt. A kortársak a nagy vasútépítkezésektől várták a székely kivándorlás csökkenését, ezzel szemben éppen az építkezések ideje alatt vándorolt ki a legtöbb székely Romániába vagy a távoli Amerikába.

A székelyföldi vasútvonalak mind a mai napig egy befejezetlen hálózat képét mutatják. A helyi közösségek által megkezdett vasútvonalak zsákutcában végződnek, folytatásukra nem volt elegendő pénz, az állam nem támogatta. A magyar állam által kiépített székely körvasút ugyan összekötötte a székely vármegyéket, településeket, de kisebb szakaszokban épült ki, nagy időközökkel és nagy kerülővel. A székely körvasút nem oldotta meg a térség infrastrukturális problémáit.

A székely vármegyék, a közművelődési, gazdasági egyesületek, intézmények, az országgyűlési képviselők számtalan vasútvonal-tervet dolgoztak ki. Több alkalommal kérték a kormányt a hiányzó pályák kiépítésére. Leginkább a Székelyudvarhely–Csíkszereda, illetve a Marosvásárhely–Székelyudvarhely–Sepsiszentgyörgy–Bodza-szoros–román határ közötti vonalak kiépítését sürgették. A kormány azonban folyamatosan halasztotta a nagyobb pénzösszeget felemészítő székelyföldi vonalak kiépítését. A helyi közösségek azonban a nehéz hegypályák kiépítését állami segítség nélkül nem tudták megvalósítani. A Hargita hegylánc áttörhetetlen falként magasodott a székely vasútvonal-tervek előtt. A székelyföldi vasút építéstörténete 1915-ben véget ért. Az 1941–1942-ben a második világháború idején megépült Szeretfalva–Déda vasútvonal a székely körvasút kiegészítő része, de nem tartozik a szigorúan vett székelyföldi vasúthálózathoz. A gazdasági és a történelmi szükséglet hozta létre, hogy megteremtődjön a vasúti forgalom Észak-Erdély és Székelyföld között.

A székely vonalak építéstörténetének bemutatása mellett a könyv hangsúlyt fektetett a vasútfejlesztés gazdasági és társadalmi kihatásaira. A vasút építése volt az első olyan tőkeerős kapitalista vállalkozás, amely közvetve vagy közvetlenül érintette a helyi társadalom minden tagját. A településekre érkező mérnökök, vállalkozók, ügynökök, munkások áradata felborította a helységek megszokott mindennapi életét. A vasútvonal átalakította a tájat és a településeket. A vasúti pályaudvar építkezési formájával, berendezésével, szolgáltatásaival egyfajta civilizációs mintát is sugárzott. Marosvásárhely, részben a vasútnak köszönhetően, Erdély egyik legjelentősebb gazdasági és közigazgatási központja lett. Csíkszereda fejlődésében szintén fontos szerepet tölt be a vasút és a pályaudvar. A város ténylegesen a vármegye központjává vált és városias formát kezdett öltetni. Más városoknál azonban, mint Székelyudvarhely vagy Kézdivásárhely, a végállomási szerepkör behatárolta a fejlődési lehetőségeket.

A vasút elérhető közelségbe hozta Székelyföldet az ország többi részéhez. A Baross Gábor által bevezetett zónatarifának köszönhetően milliók utaztak vonattal. A kis székely települések lakossága is megengedhette magának, hogy közeli vagy távoli utazásaira a vasút kényelmét és biztonságát használja. A székely települések bekapcsolódtak az ország gazdasági vérkeringésébe. A régió, igaz, hogy főként

mezőgazdasági és fatermékekkel, de jelen volt az ország áruforgalmában és egyes termékei, mint például a tojás, gyümölcs, fűrészáru Európa távoli vidékeire is eljutottak.

A vasútnak köszönhetően megszűnt a székely fürdők egy részének elszigeteltsége, a helyi kispolgárok és a román arisztokrácia mellett az ország távoli részeiről is érkeztek fürdővendégek Előpatakra, Borszékre, Tusnádra vagy Szovátára. A híres székelyföldi borvíz a vasútnak köszönhetően eljutott Közép-Európa nagyobb városaiba.

A befejezetlen székelyföldi vasúthálózat legnagyobb hiányossága, hogy nem tudta betölteni azt a gazdasági integráló szerepet, amit neki szántak. A székely vármegyék nem egymással kerültek szorosabb gazdasági kapcsolatba, hanem valamelyik másik erdélyi vármegyével. A vasút ugyan elősegítette Székelyföld modernizációját, de a vonalhálózat hiányosságai, az előnytelen csatlakozás és menetrend a térség periférikus helyzetét tovább konzerválta. Székelyföld belső gazdasági kapcsolatainak megerősítésében a közúti forgalom későbbi modernizálása, majd a gépkocsiforgalom megjelenése sietett a vasút segítségére.

Források és szakirodalom

I. Levéltári források:

- Magyar Országos Levéltár (MOL), Budapest
Minisztertanácsi jegyzőkönyvek (1867–1944) K 27 – 1867. július 12.
Belügyminisztérium K 150 Általános iratok
Földművelési, Ipar és Kereskedelmi Minisztérium K 167. Elnöki osztály 1. doboz.
Közmunka és Közlekedési Minisztérium: K 173. 49 csomó, 50 csomó, 73 csomó, 87 csomó, 477 csomó, 935 csomó.
Kereskedelmi Minisztérium: K 229. 94 csomó, 176 csomó, 177 csomó, 316 csomó, 317 csomó, 509 csomó, 626 csomó, 627 csomó, 800 csomó, 809 csomó.
K 246. 15 csomó, 74 csomó, 218 csomó.
Magyar Államvasutak Igazgatóságának iratai:
Z 1524 MÁV bizalmas iratok 2. doboz
Z 1527 Helyi érdekű vasutak iratai 30. doboz
- Budapest Fővárosi Levéltár (BFL) Budapest
Budapest Királyi Törvényszék peres iratai. VII. 2. C.
Gászner Béla közjegyző iratai. VII–173.
Tokaji Nagy Lajos közjegyző iratai. VII–183.
- Arhivele Naționale Direcția Județeană Cluj, (ANDJC) (Román Országos Levéltár Kolozs Megyei Kirendeltsége)
Construirea căii ferate Oradea–Cluj–Brasov. (Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vasútvonal építése) 1848–1869. I/3.
- Arhivele Naționale Direcția Județeană Covasna (ANDJC) (Román Országos Levéltár Kovászna Megyei Kirendeltsége)
- Prefectura Județului Trei Scaune (PJTS) Háromszék vármegye* Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 1–9
- Arhivele Naționale Direcția Județeană Harghita (ANDJH) (Román Országos Levéltár Hargita Megyei Kirendeltség)
Prefectura Județului Odorhei (PJO) (Udvarhely vármegye iratai) Fond 43.
Nr. Inv. 166.
- Arhivele Național Direcția Județeană Mureș (ANDJM) (Román Országos Levéltár Maros Megyei Kirendeltség)
- Colecția documente filiala Mureș (Gyűjtemények és Oklevelek)* 1506–1978. Fond 4. Nr. Inv. 318.

Primăria municipiului Târgu-Mureș (PMTM) (Marosvásárhely város iratai) Fond 9. Nr. Inv. 107.

Scaunul Mureș (SM) (Marosszék Hivatalos iratok) Fond 23. Nr. Inv. 136.

Prefectura Județului Țirnava Mică (PJT) (Kis-Küküllő vármegye főispáni iratok.) 1876–1918. Fond. 73. Nr. Inv. 335.

Primăria Târgu-Mureș. Acte Technice (PTM-AT) (Technikai iratok) 1898–1914. Fond 9. Nr. Inv. 109.

II. Sajtó

A vasútépítkezések és az azt követő évek lapszámait néztem át a felhasznált sajtó esetében. A sajtótermékek egy részénél, ahol a címükből ez nem derül ki, megjelenésük helye zárójelben látható:

Brassó

Csiki Lapok

Ellenzék (Kolozsvár)

Erdély (Marosvásárhely)

Gyergyói Hírlap

Gyergyó

Kelet (Kolozsvár)

Kisküküllő (Dicsőszentmárton)

Kolozsvár

Kolozsvári Közlöny

Közérdek (Marosvásárhely)

Maroshévízi Hírlap

Maros-Torda (Marosvásárhely)

Marosvidék (Marosvásárhely)

Magyar Mérnök és Építés Egylet Közlönye (Budapest)

Magyar Polgár (Kolozsvár)

Nemere (Brassó, Sepsiszentgyörgy)

Pesti Napló

Székelység (Marosvásárhely)

Székely Hírlap (Marosvásárhely)

Székelyföld (Marosvásárhely)

Székely Lapok (Marosvásárhely)

Székely Napló (Marosvásárhely)

Székely Nemzet (Sepsiszentgyörgy)

Székely Nép (Marosvásárhely)

Székely Újság (Kézdivásárhely)

Székelyföld (Kézdivásárhely)

Székelyudvarhely

Udvarhely

Udvarhelyi Híradó

Vasárnap (Marosvásárhely)

Vasút (Budapest)

Vasúti és Hajózási Hetilap (Budapest)

Vasúti és Közlekedési Közlöny (Budapest)

III. Nyomtatott forráskiadványok:

- A Brassói Kereskedelmi és Iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1890-ik évben.* Brassó, 1891, Brassói Kereskedelmi és Iparkamara.
- Daniel Gábor: *Udvarhelyszéki változások 1861–1898. I. kötet. Udvarhelyszéki események. 1861–1874. II. kötet. Udvarhely megyei események. 1875–1898.* Kézirat. A székelyudvarhelyi Haáz Rezső Múzeum tulajdonában.
- Edvi Illés Sándor: *A magyar királyi államvasutak és üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. (Kereskedelmi monográfia) I–II. köt.* Budapest, 1896, M. Kir. Államvasutak.
- Az Első székely vasút tervezetének ismertetése.* Székelyudvarhely, 1885, k.n.
- Emlékirat a keleti vasutnak csatlakozási pontjára nézve.* Pest, 1870, k.n.
- Emlékirat a tervezett Máramarosziget–Brassói vasútvonal tárgyában.* Pest, 1871, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társulat.
- Emlékirat közutaink állapotáról.* Budapest, 1903, Kiadta a Kereskedelemügyi M. Kir. Minisztérium.
- Erdély etnikai és felekezeti statisztikája. I. Kovászna, Hargita és Maros megye. Népszámlálási adatok 1850–1992 között.* (összeállította: Varga E. Árpád) Budapest–Csikszereda, 1998, Pro-Print Könyvkiadó.
- A hazai közmunka és közlekedési ügyek története és fejlődése.* (szerk. Dékány Mihály) Budapest, 1885, Közmunka- és Közlekedési Minisztérium.
- Jelentés a marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara kerületének 1910. évi közgazdasági viszonyairól.* Marosvásárhely, 1911, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara.
- Kalauzok kézikönyve.* (összeállította Váczy István) Kolozsvár, 1894, k.n.
- Kisküküllővölgyi Helyi Érdekű Részvény-Társaság II. évi jelentése az 1899-iki üzletéről.* Budapest, 1900, k.n.
- Magyar Királyi Államvasutak 1888. évi üzleti és forgalmi eredményei.* Budapest, 1889, Hornyászy Viktor Könyvnyomdája. (MÁV 1889.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1889. évi üzleti és forgalmi eredményei.* Budapest, 1890, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság. (MÁV 1890.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1890. évi üzleti és forgalmi eredményei.* Budapest, 1891, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság. (MÁV 1891.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1891. évi üzleti és forgalmi eredményei.* Budapest, 1892, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság. (MÁV 1892.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1892. évi üzleti és forgalmi eredményei.* Budapest, 1893, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság. (MÁV 1893.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1893. évi üzleti és forgalmi eredményei.* Budapest, 1894, Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság. (MÁV 1894.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1894. évi üzleti és forgalmi eredményei.* Budapest, 1895, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1895.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1895. évi üzleti és forgalmi eredményei.* Budapest, 1896, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1896.)

- Magyar Királyi Államvasutak 1896. évi üzleti és forgalmi eredményei.* Budapest, 1897, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1897.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1898. évi üzleti és forgalmi eredményei.* Budapest, 1899, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1899.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1899. évi üzleti és forgalmi eredményei.* Budapest, 1900, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1900.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1900. évi üzleti és forgalmi eredményei.* Budapest, 1901, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1901.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1901. évi üzleti és forgalmi eredményei.* Budapest, 1902, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1902.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1902. évi üzleti és forgalmi eredményei.* Budapest, 1903, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1903.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1903. évi állapota és üzleti eredményei.* Budapest, 1904, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1904.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1904. évi állapota és üzleti eredményei.* Budapest, 1905, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1905.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1905. évi állapota és üzleti eredményei.* Budapest, 1906, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1906.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1906. évi állapota és üzleti eredményei.* Budapest, 1907, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1907.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1907. évi állapota és üzleti eredményei.* Budapest, 1908, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1908.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1908. évi állapota és üzleti eredményei.* Budapest, 1909, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1909.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1909. évi állapota és üzleti eredményei.* Budapest, 1910, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1910.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1910. évi állapota és üzleti eredményei.* Budapest, 1911, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1911.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1911. évi állapota és üzleti eredményei.* Budapest, 1912, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1912.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1912. évi állapota és üzleti eredményei.* Budapest, 1913, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1913.)
- Magyar Királyi Államvasutak 1913. évi állapota és üzleti eredményei.* Budapest, 1914, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1914.)
- Magyar Királyi Államvasutak. Függelék az 1914/1915 számadási év üzletjelentéséhez.* Budapest, 1916, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1916.)
- Magyar Királyi Államvasutak állapota és üzleti eredményei az 1915/1916-iki számadási évben.* Budapest, 1918, Pallas Részvénytársaság Nyomdája. (MÁV 1918.)
- A Magyar Királyi Államvasutak keleti vonalainak ismertetése.* Kolozsvár, 1883, Magyar Királyi Államvasutak Kolozsvári Üzletvezetősége.
- Magyarország népesedési mozgalma 1876-ban.* (szerk. Keleti Károly) Budapest, 1878, Országos Magyar Királyi Statisztikai Hivatal.
- Magyar Statisztikai Évkönyv.* VI. évf. Budapest, 1879, Szerkeszti és Kiadja Az Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal.

- Magyar Törvénytár 1889–1891.* (szerk. Márkus Dezső) Budapest, 1897, Franklin-Társulat.
- Magyar városok statisztikai évkönyve.* (szerk. Thirring Gusztáv) I. évf. Budapest, 1912, k.n.
- Magyar Vasúti Évkönyv 1879. II. évf.* (szerk. Vörös László) Budapest, 1879.
Kiadó Mihók Sándor.
- Magyar Vasúti Évkönyv 1880. III. évf.* (szerk. Vörös László) Budapest, 1880.
Kiadó Mihók Sándor.
- Magyar Vasúti Évkönyv 1881. IV. évf.* (szerk. Vörös László) Budapest, 1882.
Kiadó Mihók Sándor.
- Magyar Vasúti Évkönyv 1882. V. évf.* (szerk. Vörös László) Budapest, 1883.
Kiadó Mihók Sándor.
- Magyar Vasúti Szaknaptár Közlekedési almanach és sematizmus. 1916. XII. évf.*
(szerk. Wodianer Béla Antal) Budapest, é.n. Wodianer F. és Fiai Könyvnyoda.
- A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1891-es évben.* Marosvásárhely, 1892, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara. (MvKI, 1892.)
- A Marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1892-ik évben.* Marosvásárhely, 1893, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara. (MvKI, 1893.)
- A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1895-ik évben.* Marosvásárhely, 1896, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara. (MvKI, 1896.)
- A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1896-ik évben.* Marosvásárhely, 1897, Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara. (MvKI, 1897.)
- Mikó Imre: *A közmunka és közlekedési magyar királyi miniszternek az ország közlekedési eszközeinek állapotáról és a vezetésére bízott minisztérium tevékenységéről Ó Felségéhez intézett felterjesztése.* é.n. k.n.
- A művelt és udvarias ember. Társas viselkedés szabályai a magyar nyelvű életvezetési és illetmankönyvekben (1798–1935)* Szöveggyűjtemény (szerk. Fábri Anna) Budapest, 2001, Mágus.
- A nagyküllővölgyi székely vasút tervezete.* Budapest, 1882, Az Athenaeum R. Társ. Könyvnyomdája
- A Székely Művelődési és Gazdasági Egylet Marosvásárhelytt 1884. évi szeptember hó 25-én tartott nagygyűlésének emlékkönyve.* Marosvásárhelytt, 1884, A Székely Mivelődési és Közgazdasági Egylet
- Vasúti Szaknaptár az 1899. évre.* XII. évf. (szerk. Ocskói Ocskay Gusztáv) Budapest, 1898, Posner Károly Lajos és Fia.
- Vélemény a Marosvásárhely–Parajdi H.É.V. építése közben levonult árvizek okozta rongálásokról.* (szerk: Zielinski Szilárd) Budapest, 1913, Pátria Irodalmi Vállalat és Nyomdai Részvénytársaság.

IV. Szakirodalom

1. Önálló kiadványok

- Balaton Petra: *A székely akció története*. Budapest, 2004, Cartofil.
- Barabás Endre: *Maros-Torda vármegye és Maros-Vásárhely közgazdasági leírása*. Budapest, 1907, Pesti Könyvnyomda. (Megyei monográfiák 17-18.)
- Baross Gábor. (szerk. Frisnyák Zsuzsa) 2. kiad. Budapest, 2000, Dinasztia Kiadó.
- Bellu, Radu: *Mica monografie a căilor ferate din România. V. Regionalele de cale ferată: București și Craiova*. București, 1999, Editura Feroviară.
- Bényei Zsigmond-Lukács Lipót: *A vasúti pályaudvarok*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár, I. 33.)
- Berend T. Iván – Ránki György: *Gazdasági elmaradottság, kiutak és kudarok a XIX. századi Európában. Az európai periféria az ipari forradalom korában*. Budapest, 1979, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- Bilibók Ágoston: *A Csíkszereda-Gyimesbükk vasútvonal története*. Csíkszereda, 2005, k.n.
- Boitoș, Olimpiu: *Lupta lui G. Barițiu, în 1847, pentru introducerea căilor ferate în Transilvania*. Brașov, 1945. k.n.
- Borszéky Soma: *A székely vasutakról*. Sepsiszentgyörgy, 1905, Jókai Nyomda.
- Borszéky Soma: *Székely vasutat a székelységnek*. Székelyudvarhely, 1905, Betegh Nyomda.
- Botez, Constantin-Urmă, Demetru-Saizu, Ioan: *Epopeea feroviară românească*. București, 1977, Editura Sport-Turism.
- Bölöni Farkas Sándor: *Utazás Észak Amerikában*. Kolozsvárt, 1834, Tilsch.
- Carl Maager: *Zweites offenes Schreiben an den hohen Reichsrath in angelegenheit der Siebenbürger eisenbahn*. Wien, 1864, Druck und Verlag der typogr.-literar.-artist. Anstalt.
- Cebuc, Alexandru-Mocanu, C.: *Din istoria transporturilor de călători în România*. București, 1967, Editura Științifică.
- Csiki Zoltán-Horváth István-Ozsváth Pál-Vécsei András: *Rapsóné öröksége. Tanulmányok Parajd község múltjából*. Déva, 2006, Corvin.
- Csikvári Jákó: *A közlekedés története. A vasutak, posták, távírdák és a gőzhajózás története*. I-II. köt. Budapest, 1882-1883, Franklin-Társulat könyvnyomdája.
- Csikvári (Whürl) Jákó: *A világhalmozom eszközei a vasutak, posták és távírdák*. Budapest, 1877, Posner Nyomda.
- Csikvári (Whürl) Jákó szerk: *Magyar Vasúti Lexikon, vasúti alkalmazottak, valamint a vasúti ügyek iránt érdeklődő művelt közönség számára*. Budapest, 1879, Kiadja Rautmann Frigyes.
- Dicsőszentmárton jeles magyar személyiségei a XIX. sz. végén és a XX. század elején. Dicsőszentmárton, 2006, Alkisz.
- Din istoria Transilvaniei*. I-II. 3. kiad. București, 1963, Editura Academiei Republicii Populare Romine.
- Dobiecki Sándor: *Helyi-érdekű vasutaink alapítása, építése és üzlete*. Budapest, 1893, Magyar Mérnök és Építész-Egylet Könyvkiadó.
- Edvi Illés Aladár-Méhely Kálmán: *A vasút és az ipar*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 27.)

- Egyed Ákos: *A korszerűsödő és hagyományörző Erdély*. I-II. Csíkszereda, 1997, Pallas-Akadémia Könyvkiadó.
- Egyed Ákos: *A székelyek rövid története a megletelepedéstől 1918-ig*. Csíkszereda, 2006, Pallas-Akadémia Könyvkiadó.
- Egyed Ákos: *Falu, város, civilizáció*. Bukarest, 1981, Kriterion Könyvkiadó.
- Endes Miklós: *Csik, Gyergyó-, Kászón-székek (Csik megye) Földjének és népének története 1918-ig*. Budapest, 1994, Akadémiai Kiadó.
- Erdély nevesebb fűrdői 1902-ben*. Budapest, 1903, Hornyánszky Nyomda.
- Erdély története. 1830-tól napjainkig*. (szerk. Szász Zoltán) III. kötet Budapest, 1986, Akadémiai Kiadó.
- Erdélyi vasút. Székely gyors*. (főszerk. T. Hámori Ferenc) h. n. é. n. Indóház Kiadó.
- Erdősi Ferenc: *A közlekedés fejlődésének területpolitikai vonatkozásai és hatása a területekre és településekre Magyarországon 1944-ig*. Pécs, 2000, MTA Regionális Kutatások Központja.
- Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája 1700–2000*. Budapest, 2001, Kiadja Historia MTA Történelemtudományi Intézet.
- Göllner, Carol: *Gîndirea economică a saşilor din Transilvania în secolul al XIX-lea*. Bucureşti, 1969, Editura Academiei Republicii Socialiste România.
- Görög Sándor: *A vasutak építése*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 31–32.)
- Haich Károly: *A helyi érdekű vasutakról*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 22.)
- Hajós György: *Hollán Ernő. A katona, a mérnök, az államférfi*. Budapest, 2006, Építésügyi Tájékoztatói Központ.
- Hankó Vilmos: *Székelyföld*. Budapest, 1993, Akadémiai Kiadó.
- Hanzely János: *Magyarország közútjainak története*. Budapest, 1960, Közlekedési Dokumentációs Vállalat (Útügyi Kutató Intézet)
- Háromszék vármegye emlékkönyv Magyarország ezredéves fennállása ünnepére*. Sepsiszentgyörgy, 1899, Jókai-Nyomda-Részvénytársulat.
- Hieronymi Károly: *Közlekedési eszközeink fejlesztésének irányelvei*. Budapest, 1902, Patria Irodalmi Vállalat és Nyomdai Részv.-Társaság.
- Hollán Ernő: *Magyarország vasúthálózatának rendszere*. Bécs, 1856, Sommer Lipót.
- Horváth Ferenc: *A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története (1827–2004)* I. kötet (1827–1944) Budapest, 2004, MÁV Rt. Vezérigazgatósága. (Vasúthistoria könyvek)
- Kállay Béni: *Olcsó vidéki vasutak Magyarországon*. Budapest, 1881, Athenaeum.
- Kelemen Lajos: *Születtem Marosvásárhelyt. Önéletrajzi feljegyzések*. Kolozsvár, 1993, Komp-Press Kiadó.
- Képesy Árpád: *A magyar vasútügy története*. Budapest, 1908, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 1.)
- Keresztes Gyula: *Vásárhelyen vásár tartatik...* Bukarest, 1996, Kriterion.
- Kósa László: *Fűrdőélet a Monarchiában*. Budapest, 1999, Holnap Könyvkiadó.
- Kozma Ferencz: *Székelyföld közgazdasági és közművelődési állapota*. Budapest, 1879, Székely Mívelődési és Közgazdasági Egyesület.
- Körösi József: *A magyar kormány nagy vasúti szerződésének bírálata*. Pest, 1872, Aigner Lajos.

- Kövér György: *Iparosodás agrárországban*. Budapest, 1982, Gondolat.
- Kövér György: *A felhalmozás íve. Társadalom és gazdaságtörténeti tanulmányok*. Budapest, 2002, Új Mandátum Könyvkiadó.
- Lăcriteanu, Șerban – Popescu, Ilie: *Istoricul tracțiunii feroviare din România. I. 1854–1918*. București, 2003, Editura ASAB.
- List Frigyes: *Emlékirat a magyar közlekedésügy reformjáról*. (Közli Földes Béla) Budapest, 1916, Magyar Tudományos Akadémia Kiadása.
- Lónyai Menyhért: *Hazánk anyagi érdekeiről. I. Közlekedési eszközök. 1. Kőutak. 2. Víziutak. 3. Vasutak. II. füzet. Víziutak-Vasutak*. Pest, 1847, Geibel Károly.
- Lukács Béla: *A Magyar Keleti Vasút*. Kolozsvár, 1870, Róm. Kath. Lyceum Nyomdája.
- A Magyar Kereskedelmi és Iparkamarák keletkezésének, fejlődésének és működésének története. 1850–1896.* (szerk. a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara.) I. rész. Budapest, 1896, Pesti Könyvnyomda Részvénytársaság.
- Magyar Vasúttörténet. A kezdetektől 1875-ig.* (főszerk. Kovács László) I. kötet. Budapest, 1995, Közlekedési Dokumentációs Rt.
- Magyar Vasúttörténet. 1876-tól a századfordulóig.* (főszerk. Kovács László) II. köt. Budapest, 1996, Közlekedési Dokumentációs Kft.
- Magyar Vasúttörténet. 1900-tól 1914-ig.* (főszerk. Kovács László) IV. kötet. Budapest, 1996, Közlekedési Dokumentációs Rt.
- Magyarország története 1848–1890.* (Főszerk. Kovács Endre) 6/1–2. köt. Második, javított kiadás Budapest, 1987, Akadémiai Kiadó.
- Magyarország története 1890–1918.* (Főszerk. Hanák Péter) 7/1. köt. Harmadik, másodikhoz képest változatlan kiadás Budapest, 1988, Akadémiai Kiadó.
- Majdán János: *Helyi érdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon*. h.n. 1997, MÁV Rt. Vezérigazgatósága.
- Majdán János: *Modernizáció-vasút-társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században*. Baja, 2010, Eötvös József Főiskolai Kiadó.
- Maurer Vilmos: *A vasutak pénzügyei*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 25–26.)
- Miklós Imre: *A magyar vasutasság oknyomozó történelme*. Vác, 1937, Kapisztán Nyomda.
- Mikó Imre: *Magyarország vasúthálózata*. Pest, 1867, k.n.
- Nagy Mariann: *A magyar mezőgazdaság regionális szerkezete a 20. század elején*. Budapest, 2003, Gondolat Kiadó.
- Novák Károly-István: *Azok a boldog békeidők Székelyudvarhelyen*. Székelyudvarhely, 2011, Udvarhelyszéki Kulturális Egyesület.
- Otrobán Nándor–Nagy Gusztáv: *Előpatak és vidéke*. Brassó, 1875, k.n.
- Pál Judit: *Városfejlődés a Székelyföldön 1750–1914*. Csíkszereda, 2003, Pro-Print Könyvkiadó. (Múltunk Könyvek)
- Pap János: *Puskás Tivadar. Egy nagy magyar feltaláló éltérgegye*. Budapest, 1960, Terra.
- Pesti Magyar Kereskedelmi Bank százéves története. 1841-1941*. Budapest, 1941, k.n.
- Péter Attila: *Volt egyszer egy villanytelep. A székelyudvarhelyi villanytelep története*. Székelyudvarhely, 1998, Infopress.
- Pogány Mária: *Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában. (1845–1873)*. Budapest, 1980, Akadémiai Kiadó.
- Popescu, Ilie: *Căi ferate: transporturi clasice și moderne*. București, 1987, Editura Științifică și Enciclopedică.

- Popescu, Ilie: *Căi ferate române: o istorie în date și imagini: aniversări feroviare-2001*. București, 2001, Editura ASAB.
- Puskás Julianna: *Kivándorló magyarok az Egyesült Államokban 1880–1940 között*. Budapest, 1982, Akadémiai Kiadó.
- Rácz Lajos: *Erdély vasút-politikája*. Marosvásárhely, 1917, Tükör Nyomda.
- Schivelbusch, Wolfgang: *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században*. Budapest, 2008, Napvilág Kiadó.
- Sípos Kamilló: *Vasutak történetének vázlata Erdélyben*. Kolozsvár, 1911, Erdélyi Gazda.
- Szabó Jenő: *Baross művének és rendszerének utóhatásai*. Budapest, 1912, Franklin-Társulat Nyomdája.
- Szabolcsy Antal: *A közlekedés története*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakönyvtár I. 23–24)
- Széchenyi István: *Magyar közlekedési úgról*. Budapest, 1987, Könyvértékesítő Vállalat. (Tudománytár füzetek)
- A Székely Kongresszus szervezete, tagjainak névsora, tárgyalásai és határozatai*. Csíkszereda, 2001, Hargita Kiadóhivatal.
- T. Nagy Imre: *Csikvármegye közigazgatási leírása*. Budapest, 1902, Jókai Nyomada.
- Tarisznyás Márton: *Gyergyó történeti néprajza*. Budapest, 1994, Akadémiai Kiadó.
- Thirring Gusztáv: *Egységes idő*. Budapest, 1892, Klny. a Turisták Lapjából.
- Thirring Gusztáv: *A magyarországi kivándorlás és a külföldi magyarság*. Budapest, 1904, Kilián.
- Ujhelyi Géza: *A vasúti története*. Budapest, 1910, Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt.
- Venczel József: *A falumunka útján*. Székelyudvarhely–Budapest, 1993, Orbán Balázs Közművelődési Egyesület.
- Vofkori György: *Székelyudvarhely várostörténet képekben*. Kolozsvár, 1998, Polis Könyvkiadó.
- Vofkori György: *Csíkszereda és Csíksomlyó képes története*. Békéscsaba, 2007, Typografika.
- Vörös Tibor: *Vasúti építészet*. Budapest, 2009, Magyar Államvasutak Zrt.
- Zelovich Kornél: *Széchenyi és a magyar közlekedésügy*. Budapest, 1925, Magyar Tudományos Akadémia.
- Zichy Edmund: *Egy szó az erdélyi vasútról*. Pest, 1866, Nyomatott Heckenast Gusztávnál.

2. Tanulmányok:

- Acsády Jenő: Közutaink közgazdasági és közgazdasági tekintetben. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 36 évf. 1902. 3. füzet. 122–135.
- Aspay, Mealie: Making Tracks: Promoting the Rothschild Archive as a source for railway history. In: *Across the borders: financing the world's railways in the nineteenth and twentieth centuries*. (szerk: Ralf Roth – Günter Dinhobl) Aldershot, 2008, Ashgate. 3–12.
- Balaton Petra–Reisz T. Csaba: A székelyföldi ipari akció. In: *Levéltári Közlemények*. 77. évf. 2006. 2. 55–122.
- Barkóczi Jolán: A magyar vasutak a Gazdasági Lapok tükrében (1849–1866). In: *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*. (szerk. Czére Béla) VI. 1981–1982. Budapest, 1983, Közlekedési Dokumentációs Vállalat. 279–312.

- Beluszky Pál: Egy fél siker stációja (avagy a modernizáció regionalis különbségei a századelő Magyarországon) In: *Alföld és nagyvilág. Tanulmányok Tóth Józsefnek.* (szerk. Dövényi Zoltán) Budapest, 2000, MTA Földrajtudományi Kutatóintézet. 299–326.
- Boros Béni: Az Arad–körösvölgyi vasút ismertetése. In: *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* 13. évf. 1879. 4. füzet. 327–372.
- Bottenstein Gyula: A Karakó-völgy áthidalása. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 32 évf. 1898. 8. füzet. 327–338.
- Csiba József: A MÁV 1916-ban készített fejlesztési terve. In: *Vasúthistoria évkönyv, 2010–2011* (szerk. Mezei István) h. n. 2011, MÁV Zrt. 71–88.
- Cieger András: Gazdagodás és korrupciós vád. In: *Századvég*, 2006. 2. sz. (40. szám). 31–68.
- Duchon Gyuláné: Társadalombiztosítás a Magyar Államvasutaknál a kezdettől 1995-ig. In: *Vasúthistoria évkönyv.* (szerk. Mezei István) h. n. 1998, MÁV Rt. 363–372.
- Egyed Ákos: A Székelyföld közgazdasági és társadalmi helyzete az 1902-es székelyi tunsádi kongresszus tükrében. In: *Az erdélyi magyar gazdasági gondolkodás múltjából. (XIX–XX. század)* (felelős szerk. Somai József) Kolozsvár, 2001, Romániai Magyar Közgazdász Társaság. 189–208.
- Egyed Ákos: Magyar gazdasági gondolkodás Erdélyben a XIX. században. In: *Az erdélyi magyar gazdasági gondolkodás múltjából. (XIX–XX. század)* (felelős szerk. Somai József) Kolozsvár, 2001, Romániai Magyar Közgazdász Társaság. 37–52.
- Egyed Ákos: Régiók versengése a vasútért Erdélyben a 19. század közepén (1848–1873). In: *Erdélyi Múzeum*, 62. kötet, 2000, 1–2. füzet. 46–58.
- Egyed Ákos: Széchenyi István hatása Erdélyben. In: *Széchenyi és Erdély.* (szerk. Somai József) Kolozsvár, 2002, Romániai Magyar Közgazdász Társaság. 11–48.
- Elekes Tibor: Székelyföld közigazgatás-földrajzi változásai a 13. századtól napjainkig. In: *Földrajzi Közlemények*, 2011. 135. évf. 4. sz. 415–429.
- Erdősi Ferenc: Erdély közlekedéshálózatának kialakulása és fejlődése. In: *Erdély természeti és történelmi földrajza.* (szerk. Boros László) Nyíregyháza, 2000, Észak-és Kelet-Magyarországi Földrajzi Évkönyv 8. Bessenyei Könyvkiadó. 306–315.
- Fenyvessy Adolf: Az első magyar vasút története. In: *Értekezések a nemzetgazdaságtan és statisztika köréből.* (szerk: Földes Béla) I. köt. 9. sz. 1883, Magyar Tudományos Akadémia Könyvkiadó Hivatala. 293–422.
- Forró Lajos: A vasutak, mint a modern társadalom és gazdasági élet megalkotói. In: *Vasúti és Hajózási Hetilap*, XI. évf. 1909. február 12. 7. sz. 62–64
- Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén. In: *A Közlekedési Múzeum Évkönyve XIII.* 2001–2002. Budapest, 2003, Közlekedési Múzeum. 305–320.
- Gidó Csaba: Az 1902-es tunsádi székely kongresszus és a székely kivándorlás. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok I.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2001, Litera Könyvkiadó. 51–67.
- Gidó Csaba: Székelyföldi városok vasútforgalmi vonzáskörzete a XIX. század végén. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok*, VI. (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsanna–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2006, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 113–133.

- Gidó Csaba: A kis-Küküllő-völgyi vasút a Monarchia korában. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok VII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2007, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 178–210.
- Gidó Csaba: A vasút szerepe Csíkszereda város fejlődésében a 19–20. század fordulóján. In: *A Csíki Székely Múzeum Évkönyve 2007–2008.* (sorozatszerk. Murányi János) Csíkszereda, 2008, Csíki Székely Múzeum–Pro-Print Kiadó. 115–130.
- Gidó Csaba: A maros-tordai helyi érdekű keskenyvágányú vasút. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok VIII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2008, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 133–154.
- Gidó Csaba: Marosvásárhely gazdasági vonzáskörzete a vasútforgalom szempontjából a 19. század utolsó évtizedében. In: *Marosvásárhely történetéből. 2. Új- és legújabbkori tanulmányok.* (Összeállította Pál-Antal Sándor–Novák Csaba Zoltán) Marosvásárhely, 2007, Mentor Kiadó. 55–69.
- Gidó Csaba: Vasútépítő munkások és vállalkozók Székelyföldön. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok X.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2010, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 141–158.
- Gittinger Tibor: Szemelvények a magyar vasútak nemzetközi menetrendi együttműködésének, a jelentősebb külföldi- és belföldi összeköttetések kialakulásának történetéből. In: *Vasúthistoria évkönyv 1996.* (szerk. Mezei István) h. n. é. n. Közdok Kft. 119–134.
- Giuntini, Andrea: Downtown by the train: the impact of railways on Italian cities in the nineteenth century—case studies. In: *The City and the Railway in Europe.* (szerk. Ralf Roth–Marie Noëlle Polino) Aldershot, 2003. Ashgate. 119–135.
- Hegedüs Lóránt: A kivándorlási kongresszusok eredményei. In: *Budapesti Szemle*, 117. kötet. Budapest, 1904. 326. sz.
- Hegedüs Lóránt: A székelyek kivándorlása Romániába. In: *Budapesti Szemle*, 111. kötet. Budapest, 1902. 307. sz. 31–72.
- Hermann Gusztáv Mihály: Tutajozás a Nagy-Küküllőn. In: *Areopolisz. Történelem és társadalomtudományi tanulmányok IV.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Csíkszereda–Székelyudvarhely, 2004. Hargita Megyei Kulturális Központ. 45–53.
- Horváth Ferenc: A magyarországi vasúthálózat kialakításának javaslati. In: *Vasúthistoria évkönyv 1994* (szerk. Mezei István) h. n. é. n. Közdok. 109–152.
- Horváth Ferenc: A hazai vasútvonalak alépítményeinek építési hibái. I. rész. In: *Közlekedéstudományi Szemle*. LV. évf. 2005. 6. sz.
- Horváth Ferenc–Kubinszky Mihály: A Magyar Keleti Vasút Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó fővonala és a hozzácsatlakozó szárnyvonalak. In: *Műszaki Szemle*, 2002. 18. sz. 3–9.
- Horváth Ferenc–Kubinszky Mihály: Az erdélyi vasútépítészet előzményei – V. rész. In: *Műszaki Szemle*, 2002. 17. sz. 7–14.
- Horváth Ferenc–Kubinszky Mihály: Magyar vasúti építkezések Erdélyben. In: *Műszaki Szemle*, 2004. 25. sz. 16–24.

- Kain Albert: A székely vasutak Csíkszereda–Gyimesi szoros vonalrészének építése, különös tekintettel a lóvési alagútra. In: *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*. 31. évf. 1897. 8. füzet. 342–361.
- Kain Albert: A székely vasutak Csíkszereda–gyimesi vonalának néhány műtárgya. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 31. évf. 1897. 9. füzet. 369–380.
- Kaposi Zoltán: Az angliai közlekedési rendszer átalakulása (1750–1850) In: *Híd a századok felett. Tanulmányok Katus László 70. születésnapjára*. (szerk. Nagy Mariann) Pécs, 1997, University Press Pécs. 211–225.
- Katona Imre: Átmeneti bérmunkaformák. In: *A parasztság Magyarországon a kapitalizmus korában 1848–1914*. (szerk. Szabó István) II. köt. 2. kiadás. Budapest, 1972, Akadémia Kiadó. 382–432.
- Katus László: Szállítási forradalom Magyarországon a 19. században. In: *In memoriam Barta Gábor. Tanulmányok Barta Gábor emlékére*. (szerk. Lengvári István) Pécs, 1996, JPTE TK Kiadói Iroda. 385–393.
- Katus László: Transport revolution and economic growth in Hungary. In: *Economic development in the Habsburg Monarchy in the nineteenth century*. (szerk. Komlos, John) New York, 1983, Columbia University Press. 183–204.
- Kovács Gyula: Észrevételek vicinális vasutaink fejlődéséről és különösen a székelyföldi helyi érdekű vasutakról. In: *Vasúti és Közlekedési Közöny*, XIX. évf. 1888. február 12. 19. sz. 209–210.
- Majdán János: Vasutások Magyarországon 1846 és 1918 között. In: *Rendi Társadalom – polgári társadalom. 1. Társadalomtörténeti módszerek és forrástípusok Salgótarján, 1986. szeptember 28–30. Salgótarján, 1987*. (szerk. Á. Varga József) Adatok, Források és Tanulmányok a Nógrád Megyei Levéltárból a Nógrád Megyei Levéltár Kiadványa. 473–478.
- Majdán János: Baross Gábor, a „vasminiszter”. In: *In memoriam Barta Gábor. Tanulmányok Barta Gábor emlékére*. (szerk. Lengvári István) Pécs, 1996, JPTE TK Kiadó Iroda. 377–384.
- Majdán János: A vasút polgárosító hatása. In.: *Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában*. (szerk. Tóth G. Péter) Veszprém, 2002, Ook Press. 303–324.
- Majdán János: Az erdélyi vasútállomások vonzáskörzete. In: *Székelyföld 2000. A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. Válogatás a 2000. április 13–15-i, tusnádfürdői konferencián elhangzott előadásokból*. Csíkszereda, 2001, Székelyföld Munkacsoport. 173–186.
- Merger, Michele: Raffaele de Ferrari, Duke of Galliera an investor of European sature. In: *Across the borders: financing the word’s railways in the nineteenth and twentieth centuries*. (szerk: Ralf Roth – Günter Dinshob) Aldershot, 2008, Ashgate. 25–32.
- Molnár Erzsébet: Szemelvények a hazai vasúti plakátok történetéből. In: *Vasúthistoria évkönyv 1996* (szerk. Mezei István) h. n. é. n. Közdoc Kft. 235–250.
- Mureșanu, H.: Proiecte privind construirea primelor căi ferate în Transilvania. In: *Anuarul Institutului de istorie și arheologie Cluj-Napoca. XVII*. 1974. Editura Academiei Republicii Socialiste Române. 269–279.
- Nagy Botond: Az Osztrák-Magyar–Román külkereskedelem szállítóeszközei 2. A Vasúti csatlakozások első üteme. In: *Acta Siculica*. Sepsiszentgyörgy, 2009, Székely Nemzeti Múzeum. 501–512.

- Nagy Botond: Megélhetési taktikák válság idején: Kézdivásárhelyi csizmadia- és cipésmes-
terek az osztrák-magyar-román vámháború körülményei között. In: *Acta Siculica*.
Sepsiszentgyörgy, 2010, Székely Nemzeti Múzeum. 417–443.
- Nagy Róbert: Külföldiek tőkebefektetései a Székelyföldön 1880–1918. In: *Areopolisz*.
Történelem és társadalomtudományi tanulmányok VIII. (szerk. Hermann Gusztáv
Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2008,
Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 119–132.
- Nagy Róbert: Székelyudvarhely gazdasági fejlődése a XIX: század végén és a XX. század
elején. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok. V.* (szerk.
Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Csíkszereda,
2006, Hargita Kiadóhivatal. 231–253.
- Opauszki István: „Egy új, eredeti és másutt még nem létező institutio” A Vasutak és Csatronák
Központi Telekkönyvének története 1868–1981. In: *Vasúthistoria évkönyv*.
2010–2011 (szerk. Mezei István) h. n. 2011. MÁV Zrt. Vezérigazgatóság. 273–287.
- Pál Judit: A székelyföldi vasutak kezdetei és jelentőségük. In: *Acta-1997.* (Acta Hargitensia
IV, Aluta XXI) A Csíki Székely Nemzeti Múzeum és a Székely Nemzeti Múzeum
Évkönyve. Sepsiszentgyörgy, 1998, T3 Kiadó. 273–277.
- Palkó Attila: Tutajozás a Maroson. In: *Korunk Évkönyv 1979.* Kolozsvár-Napoca, 1978.
202–212.
- Papucs András: Erdőkitermelő iparvasutak a Háromszéket ábrázoló térképeken. In:
Acta-2001. (Acta Hargitensia VIII) A Csíki Székely Nemzeti Múzeum Évkönyve.
Sepsiszentgyörgy, 2002, T3 Kiadó. 257–285.
- Papucs András: Háromszéki iparvasutak térképeken különös tekintettel a komandói
erdei vasútra. In: *Acta-2006.* (Acta Siculica) 2006 A Székely Nemzeti Múzeum és a
Délkelet Intézet Évkönyve. Sepsiszentgyörgy, 2006, T3 Kiadó. 147–162.
- Ifj. Perczel Mór: A Brassó–tömösi vasút. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*,
1880. 14 évf. 1 füzet. 1–18.
- Roman Jaworski: Vasútépítések Ausztriában a reformkorban és hatásuk Közép-Európa
közlekedésének fejlődésére, különösen Magyarországon. In: *Közlekedéstudományi
Szemle*, XLI. (1991. március) 3. sz. 109–119.
- Rosegger, Gerhard–Jensen, H. John: Transylvanian railways and access to the lower
Danube, 1856–1914. In: *East European Quarterly*, XXIX, No.4. January, 1996.
427–448.
- Roth, Ralf: Interactions between railway and cities in nineteenth-century Germany: some
case studies. In: *The city and the railway in Europe.* (szerk. Ralf Roth–Marie-Noëlle
Polino) Aldershot, 2003, Ashgate. 3–27.
- Róth András Lajos: Az állami beavatkozási politika kezdetei a Székelyföld mezőgazdasá-
gába a XIX–XX. század fordulóján. In: *Emlékkönyv Csetri Elek születésének nyolcvan-
adik évfordulójára.* Kolozsvár, 2004, Az Erdélyi Múzeum-Egyesület kiadása.
407–419.
- Róth András Lajos: Fehér vagy tarka szarvasmarha? Érvek és ellenérvek a fajtaváltás
kérdésében. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok VIII.*
(szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos)
Székelyudvarhely, 2008, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 155–200.
- Sándor Vilmos–Kolossa Tibor: Magyarország államkölcsoineinek történetéből. In: *Száza-
dok*, 84. évf. 1950. 1–4. sz. 353–378.

- Schwarczel Sándor: A vasútak valószínű bevételeinek előzetes meghatározásáról. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 14 évf. 1880. 5 füzet. 511–557.
- Tănase, Michel: Railways, towns and villages in Transylvania (Romania): Impact of the railways on urban and rural morphology. In: *The city and the railway in Europe*. (szerk: Ralf Roth – Marie-Noëlle Polino) Aldershot, 2003. Ashgate. 45–59.
- Vajda Ludovic: Prima cale ferată din Transilvania. In: *Acta Musei Napocensis. VIII*. Cluj, 1971, Muzeul de Istorie. 287–298.
- Werczberger Péter: Kommandó múltja, jelene. In: *Székelyföld*, VIII. évf. 2004. október 10. sz. 145–155.
- Zepezsaner Jenő: Előtanulmány a megkésített székelyföldi polgárosodásról. In: *Korunk* 1994. 6. sz. 108–114.
- Zepezsaner Jenő: A székelyföldi fürdők látogatottsága. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok VII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály–Kolumbán Zsuzsánna–Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2007, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 113–144.

Személynévmutató

Ábel Nándor
Acsády Jenő
Aczél Ödön
Ádám Károly
Albertin Géza
Ambrus József
Apáthy Péter
Apáthy Zoltán
Apor Gábor
Arnold Leo
Aspey, Mealnie
Auer Ignác
Auspitz Gyula
Bacher Ernő
Balaton Petra
Balázs Dénes
Balu Gyula
Bandeson, ?
Bánffy Albert
Bánffy Béla
Bánffy Dezső (gr.)
Bánffy Miklós (gr.)
Bányai János
Barabás Endre
Bárdi Nándor
Barițiu, George
Barkley, John Trevor
Barkóczi Jolán
Baross Gábor
Barta Gábor
Bartha Lajos
Bartha Miklós
Barthos Károly
Baruch Albert
Basch Mihály
Báthory Zsigmond
Bănescu, Traian
Becze Antal
Bedő Sándor
Béldi György (gr.)
Bellu, Radu
Beluszky Pál
Benedek Elek
Bényei Zsigmond
Berend T. Iván
Bernády György
Berzenczey István
Berzenczey László
Bethlen András (gr.)
Bethlen Árpád (gr.)
Bethlen Balázs (gr.)
Bethlen Domokos (gr.)
Bethlen Gábor (gr.)
Bethlen István (gr.)
Biasini Domokos
Bibescu–Brâncoveanu
Bilibók Ágoston
Bilis, Anton
Böchler Jenő
Bodányi Ödön
Bogdán Arthur
Bogdán Flórián
Bognár József
Böhm Ágoston
Böhm Jenő
Boitoș, Olimpiu
Bölöni Farkas Sándor
Boros Béni
Borszéky Soma
Botez, Constantin
Bottenstein Gyula
Bottlik Lajos
Braun Gyula
Brătianu, Ioan
Budialik Ferenc
Bürger Albert
Cantacuzino, ?
Cebuc, Alexandru
Chapman, ?
Cieger András
Crawley, B. George
Csató Gábor

Csengery Antal
Csepreghi Ferencz
Cserey Zoltán
Csetri Elek
Csiba József
Csiki Zoltán
Csíkvári (Wühl) Jákó
Csiszér Miklós
Cugnot, Nicolas-Joseph
Cuza, Alexandru Ioan
Czére Béla
Damsichtz Ede
Dániel Ernő
Daniel Gábor
Daniel Gábor (id.)
Dániel Lajos
Deák Ferenc
Della Donna
Désy Zoltán
Deutsch Lajos
Dinhobl, Günter
Dobay János
Dobiecki Sándor
Dövényi Zoltán
Duchon Gyuláné
Eckersley, William
Edvi Illés Sándor
Edvi Illés-Aladár
Egyed Ákos
Eisner Jakab
Elekes Tibor
Éltes Lajos
Endes Miklós
Enyedy Károly
Eötvös József
Erdős Ferenc
Erzsébet magyar királyné
Fábián József
Fábián Lajos
Fábri Anna
Farkas Gergely
Farkas Jenő
Farkas Mendel
Fehérvári István
Feleki Miklós
Fellner Lajos

Ferenc József magyar király, osztrák császár
Ferenczy Géza
Filep Albert
Filepp Sándor
Fischer Henrik
Fischer Ödön
Florescu ?
Forgách Antal
Forgách Antal (gr.)
Forró Lajos
Frisnyák Zsuzsa
Gaál József
Gábor Ignác
Gail Antal
Gál Domokos
Gál János
Gál József
Gáll József
Gáspár Gyula
Gászner Béla
Genersich Gusztáv
Gerhardt Gusztáv
Ghega, Carl Ritter von
Ghica, ?
Gidó Csaba
Gidófalvi István
Gittenger Tibor
Giuntini, Andrea
Göllner Mihály
Göllner, Carol
Gönczy Béla
Gondy János
Görög Gyöngy
Görög Sándor
Gorove István
Gráber Ármin
Gudbrand, Gregersen
Guilloux, Leon
Guttman Márton
Gyöngyössi János
Györfy-Bereczky László
Gyujtó Péter
Haich Károly
Hajós György
Haller János (gr.)

Haller Jenő	Keller Arnold
Hanák Péter	Kemény Kálmán (br.)
Hankó Vilmos	Képeßy Árpád
Hanzely János	Kertész Gyula
Hauber Ágoston	Kilagur, ?
Haurik Alfréd	Kogálniceanu, Mihail
Hegedüs Lóránt	Kohner Adolf
Herczeg Lajos	Kolossa Tibor
Hermann Gusztáv Mihály	Kolumbán Zsuzsánna
Herz Gyula	Komoróczki István
Hieronymi Károly	Kontz János
Hoffer Alajos	Kónya Kálmán
Hohenzollern-Sigmaringen Károly román király	Körösi József
Hollán Ernő	Kósa László
Horn Dávid	Kosinszky Erasmus
Horn Mór	Kossuth Ferencz
Horovitz Sámuel	Kossuth Lajos
Horschetzky Sándor	Kovács Dénes
Horvát János	Kovács Gyula
Horváth Albert	Kovacevics Tamás
Horváth Ferenc	Kovácsy Sándor
Horváth István	Kövér György
Hunfalvy János	Kozma Ferencz
Hunyady Sándor	Kubinszky Mihály
Huszár Károly (br.)	Kuhen Héderváry Károly
Ioan G. Ioan	Kunovits Rudolf
Jászai Mari	Kupferstich József
Jaworski, Roman	Kurz, Anton
Jensen, H. John	Kutlánya János
Jósika András (br.)	Lakatos Aladár
Jósika Samu	Lakatos Tivadar
Josipovics Imre	Langhammer Győző
József Álmos	Lázár Benedek
Juhó János	Lăcriteanu, Șerban
Kaill Adolf	Le Gallais
Kain Albert	Lehmann Henrik
Kállay Béni	Lehr Benő
Kánya József	Letenyei Tamás
Kaposi Zoltán	Lien, ?
Károlyi Ede (gr.)	Linzer Ármin
Károlyi Mihály (gr.)	List, Friedrich
Katona Imre	Lónyai Menyhért
Katus László	Lott Gyula
Káznier Ferencz	Lőw Gusztáv
Kelemen Lajos	Ludvigh Gyula
	Lukács Béla

Lukács László	Nagy Róbert
Lukács Lipót	Nemes János (gr.)
Maager, Carl	Neszl Ede
Magnus, Nilsen	Neugebauer József
Magyari András	Neumann Rafael
Mahrer Benő	Novák Károly-István
Majdán János	Obrenovics, Milos szerb fejedelem
Markovics Sámuel	Ofner Ede
Márkus János	Okolicsányi Géza
Márkus Márk	Opauszki István
Marx Károly	Orbán Balázs
Máthé Ferenc	Orbán Lajos
Maurer Viktor	Otrobán Nándor
Maurer Vilmos	Ozsváth Pál
Méhely Kálmán	Paget, John
Méhes Zoltán	Pál Judit
Mélik Kristóf	Palkó Attila
Merger, Michele	Pallós Ármin
Mesticz Mihály	Pap Béla
Metternich, Kelement von	Pap János
Mezei István	Papucs András
Mihály Victor	Patrovits József
Mihók Sándor	Pauwels Ferencz
Mikes Ármin	Péchy Manó
Mikes Benedekné	Pekri Sándor
Mikes Gyula	Pelich Filip
Miklós Imre	Perczel Mór (ifj.)
Miklós Kristóf	Petelei Márton
Mikó Bálint	Péter Attila
Mikó Imre	Péterfi Zsigmond
Mikó Mihály	Petler Herz
Minde Lajos	Petőfi Sándor
Mocanu C.	Pfaff Ferenc
Molnár Erzsébet	Pogány Mária
Molnár József	Polino, Marie-Noëlle
Móricz Zsigmond	Popescu, Ilie
Mosner Ferentz	Popper István
Müller János	Pótsa József
Munkácsy Flóra	Propper Ignác
Murdoch, John	Puhman Márton
Mureşanu, H.	Pungur Béni
Nádasdy Ferenc	Pünkösdi Jenő
Nagy Botond	Purguly Ferencz
Nagy Dénes	Puskás György
Nagy Gusztáv	Puskás Julianna
Nagy Mariann	Puskás Tivadar

Rácz Lajos
Raffaele de Ferrari
Ránki György
Rápolthy Károly
Rath Wilhelm Conrad
Reinhold, Albus
Reisz T. Csaba
Reitter József
Reményi Antal
Réthey Ferencz
Robitsek Sándor
Rosegger Gerhard
Roth András Lajos
Roth, August
Roth, Ralf
Rotter, ?
Rudolf Mór
Rudolf osztrák-magyar trónörökös
Saizu, Ioan
Sallak Zoltán
Sándor János
Sándor Vilmos
Sasi Pál
Scharrer, Johannes
Schiffer Miksa
Schivelbusch, Wolfgang
Schuller Dániel
Schwarczel Sándor
Schwarz Adolf
Schwarz Mendel
Schweinitz Gyula (gr.)
Sebesi Béla
Sebesi Béla
Singer Gyula
Sipos Kamilló
Solymossy László
Somai József
Somlyó József
Staniforth, John
Stenkovitz Miklós
Stephenson, George
Stirbey, ?
Stromszky Sándor
Sturdza, ?
Szabad Antal
Szabad György
Szábel Menyhárt
Szabó András
Szabó István
Szabó Jenő
Szabolcsy Antal
Szalczer Mihály
Szarvady Lajos
Szász Zoltán
Széchenyi István
Székely Andor
Székely György
Szekula Gyula
Szentgyörgyi Imre
Szentkereszty Béla
Szentkereszty Zsigmond (gr.)
Szesztay László
Szilágyi Virgil
Szokolay István
Szokoly István
Szterényi József
T. Nagy Imre
Tarisznyás Márton
Tänase, Michel
Teleki Domokos (gr.)
Teleszky János
Teufel Nándor
Thälmann, Gustav
Thalmayer, Johann
Thirring Gusztáv
Tholdalaghy László
Tisza István
Tisza Kálmán
Toldalagi Ferenc
Toldalagi Zsigmond (gr.)
Tolnay Lajos
Tolnay Regináld
Török Albert
Török Elek
Török Kálmán
Trauschenfels Emil
Trefort Ágoston
Trevithick, Richard
Udvarhelyi Dénes
Ugron Ákos
Ugron Gábor
Ujhelyi Géza

Unger Ottó
Urbán Hugó
Urmá, Demetru
Ürményi József
Ürmösi József
Ursits Lipót
Váczy István
Vajda Ludovic
Vajkai Károly
Vánky Kálmán
Varga E. Árpád
Vay Miklós (br.)
Vécsei András
Végh Ferencz
Venczel József
Vofkori György
Vörös László
Vörös Tibor
Waldegg, Heusinger von
Waring, Charles
Wass Sámuel (gr.)
Watt, James
Wattmann Lajos (br.)
Weldin Vilmos
Wellenreiter György
Werczberger Péter
Wiener Emil
Winger, ?
Wohl Janka
Wüllerstorf-Urbair, Bernhardt Freiherr
von
Wuth Lipót
Zakariás István
Zárándi Knöpler Elek
Zathureczky Gyula
Zelovich Kornél
Zepeczaner Jenő
Zichy Edmund
Zichy Ferenc
Zichy Ödön
Zielinski Szilárd

Intézménymutató

Alfalu Faipari Részvénytársaság	Földművelésügyi-, Ipar- és Kereskedelmi Minisztérium
Angol–Osztrák Bank	Franco–Magyar Bank
Bécsi Landerbank és Wiener Bankverein bankház	Franco–Osztrák Bank
Belügyminisztérium	Frankfurti Erlanger und Söhne Bank
Biasini gyorsutazási intézet	Frankfurti Gebrüder Sulzbach Bank
Bischoffsheim és Hirsch bankház	Ganz és Társa budapesti cég
Brassó–Háromszék Helyi Érdekű Vasútak (HÉV) Részvénytársaság	Gross A. Bischof bécsi vállalkozó cég
Brassó–Háromszéki Vasúti Osztályvezetőség	Gyergyóalfalusi közbirtokosság
Brassói Bánya- és Huta Egyesület	Gyergyószentmiklósi Erdőipari Részvénytársaság
Brassói Kereskedelmi és Iparkamara	Gyergyószentmiklósi vasúti osztálymérnökség
Budapest Főváros Levéltár	Gyulafehérvár–Zalatna HÉV Rt
Budapesti Krolupper József Részvénytársaság	Határon Túli Magyar Ösztöndíjtanács
Budapesti Takarékpénztár	Héjjasfalva–Székelyudvarhely helyi érdekű vasút (HÉV) részvénytársaság
Creditanstalt für Handel und Gewerbe	Kassa–Oderberg Vasúttársaság
Cs. Kir. Szabadalmazott Osztrák Államvaspálya Társaság	Kereskedelmi Bank, Budapest
Csiki Vasútépítkezési és Élelmezési Részvénytársaság	Kereskedelmi Minisztérium
Csikszépvízi építési felügyelőség	Kirner és Társa első budapesti csavargár
Csikszeredai vasúti osztálymérnökség	Kis-Küküllő-völgyi helyi érdekű vasúti (HÉV) részvénytársaság
Déli Vasúttársaság	Kis-Küküllő-völgyi Vasúti Végrehajtó Bizottság
Délkeleti Államvasút	Kohner Adolf és Fia cég
Deutsch-Kohner cég	Kolozsvári Kereskedelmi és Iparkamara
Dicsőszentmártoni vasúti osztálymérnökség	Közlekedési Múzeum Adattára
Diósgyőri Vas és Acélgyár	Közmunka és Közlekedési Minisztérium
E. Gross és Társai bécsi bank	Kramer J. Bankház, Budapest
Eisenbahn-Rentenbank (Vasúti Hitel Bank)	Laczkó és Popper budapesti bankház
Első Erdélyi Bank, Brassó	Lomás cég
Első Erdélyi Gyermeekjáték és Fadszerműgyár	Lomási Erdőipari Részvénytársaság
Első Erdélyi Vasúttársaság	Magyar Agrár és Járadék Bank
Első Magyar Gácsországi Vasúttársaság	Magyar Bank és Takarékpénztár
Első Szászregeni Tutajkereskedő Társaság	Magyar Belga Fémipargyár Részvénytársaság
Első Székely Szövőgyár Részvénytársaság	Magyar Építő Részvénytársulat
Erdélyi Kereskedelmi és hitelbank	Magyar Északi Vasúttársaság
Földművelésügyi Minisztérium	Magyar Északkeleti Vasúttársaság
	Magyar Földtani Társulat
	Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság

Magyar Királyi Államvasutak (MÁV)
Magyar Királyi Vasútépítészeti Igazgatóság
Magyar Középponti Vasúttársaság
Magyar Köztársaság Oktatási Minisztérium
Magyar Leszámitoló és Pénzváltó Bank
Magyar Mérnök és Építész Egylet
Magyar Nyugati Vasúttársaság
Magyar Országos Központi Takarékpénztár, Budapest
Magyar Országos Levéltár
Magyar Tudományos Akadémia
Magyarországi helytartótanács
Mahrer Benő és Társa cég
Maros Tutaj Kereskedelmi Részvénytársaság
Marosi tutajozást előmozdító társaság
Marosludas–Besztercei HÉV Rt.
Maros-Torda Helyi Érdekű Vasút Építési Kirendeltség
Maros-Torda Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság
Marostordai Helyi Érdekű Vasút Osztálymérnökség
Marosvásárhelyi fa- és fémipariskola
Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara
Marosvásárhelyi MÁV osztálymérnökség
Marosvásárhelyi Székelyföldi Iparmúzeum.
Marosvásárhelyi Tojáskiviteli Társaság
Marosvásárhely–Szászrégen helyi érdekű vasút (HÉV)
Marosvölgyi Fakitermelő Részvénytársaság
Marosvölgyi Fakitermelő Részvénytársaság
MÁV Hivatalnoki és Szolgai Nyugdíjintézet
MÁV Kolozsvári Üzletvezetősége
MÁV Központi Irattár
MÁV Pályaorvosi Szolgálat
Nagyvárad–Brassói Vasúttársaság
Nemzeti Munkapárt
Oravica–Németbogsáni–Resicabánya HÉV Rt.
Országos Magyar Gazdasági Egyesület (OMGE)
Osztrák Állami Vasúttársaság
Pénzügyi Minisztérium
Pesti Hazai Első Takarékpénztár, Budapest
Pesti Magyar Általános Hitelbank
Pesti Magyar Kereskedelmi Bank
Római Katolikus Státus
Román vasúttársaság (CFR)
Rothschild bankház
Segesvári vasúti osztálymérnökség
Sepsiszentgyörgyi Betegsegélyző Pénztár
Société Général Bank
Szabad Lombard-velencei és Közép-olaszországi Vaspályatársulat
Szabadelví Párt
Szamosvölgyi helyi érdekű részvénytársaság
Székely Egyleti Első Takarékpénztár, Székelyudvarhely
Székely Művelődési és Gazdasági Egylet
Székely Társaságok Szövetsége
Székely Vasutak Sepsiszentgyörgy–Csíkszeredai vonalának Építési Fővállalata
Székelyudvarhelyi kő- és agyag ipariskola
Székpataki Erdőipari Részvénytársaság
Szilágysági HÉV Rt.
Temesvár–Módosi HÉV Rt.
Temesvár–Nagyszentmiklós HÉV Rt.
Tiszavidéki Vasúttársaság
Udvarhelymegyei Takarékpénztár, Székelyudvarhely
Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség
Vasúti Tisztképző Tanfolyam
Vereinsbank
Waring Brothers és Eckersley cég
Zentral Direktion für Eisenbahnbauen

Helynévmutató

Abrudbánya	Bögöz
Ágostonfalva	Bóka
Ajnád	Bonyha
Ákosfalva	Bord
Alsókápolna	Bordos
Alsókarácsonyfalva	Borgóprund
Alsórákos	Borsány
Alsótömös	Borszék
Alvinc	Bözöd
Apáca	Brassó
Apahida	Bräila
Arad	Břleclav
Aranyosgyéres	Brno
Árapatak	Bród
Backamadaras	Bruxelles
Bácsfalva	Budafok
Baja	Budapest
Balánbánya	Budweis
Balatszentgyörgy	Bukarest
Balászfalva	Bükszád
Bánffyháza	Bustyaháza
Bánffyhunyadi	Búzaháza
Barátka	Buzău
Barátos	Calais
Barót	Câmpina
Bécs	Cegléd
Bécsújhely	Cernavoda
Békás	Cernăuți
Belényes	Comanesti
Bereck	Constanța
Berlin	Craiova
Berzence	Csákovár
Beszterce	Csapóradnót
Bethlen	Csemő
Bethlenfalva	Csernátfalva
Bethlenkeresztúr	Csikfalva
Bibarcfalva	Csikkarcfalva
Bikafalva	Csikrákos
Bikszád	Csikszentdomokos
Bodvaj	Csikszentmihály
Bodzaforduló	Csikszentsimon

Csikszépvíz	Gács
Csikszereda	Galac
Csókfalva	Galócás
Csongrád	Gelence
Dános	Gerend
Darlington	Gernyeszeg
Debrecen	Giurgiu
Déda	Gloggnitz
Dedrád	Gödemesterháza
Deményháza	Görgényfancsal
Derestye-Hétfalu	Görgénykásva
Dés	Görgénylibánfalva
Désakna	Görgényoroszfalu
Detrekőszentmiklós	Görgényoroszháza
Déva	Görgénysóakna
Dicsőszentmárton	Görgényszentimre
Ditró	Grafenbergen
Egeres	Graz
Előpatak	Gyergyóalfalu
Erdőszentgyörgy	Gyergyószentmiklós
Eresztevény	Gyergyóújfalu
Erked	Gyimes
Erzsébetváros	Gyimesbükk
Eszék	Gyimesfelsőlok
Esztergom	Gyimesközéplok
Fajsz	Győr
Faragó	Gyula
Fekete	Gyulafalva
Feketehalom	Gyulafehérvár
Felsőidecs	Hadrév
Felsőlövő	Hamburg
Felsőőr	Hargitafürdő
Felsősiménfalva (lásd Székelyudvarhely)	Hátszeg
Felvinc	Hatvan
Fenyéd	Héjjasfalva
Fintaháza	Herbustelep
Fiume	Hidvég
Focșani	Homoród
Fogaras	Homoródbene
Földvár	Homoródfürdő
Folyfalva	Homoródszentmárton
Frankfurt	Homoródszentpál
Franzensbad	Hosszúaszó
Füle	Hosszúfalu
Fülöpszállás	Idécsfürdő
Fürth	Illyefalva

Ilva	Körtvefája
Imecsfalva	Köszvényes
Ipoly	Kovácsna
Istentava	Krakkó
Ivó	Kutyfalva
Jalna	Laposnya
Jobbágyfalva	Lekence
Kaca	Lemberg
Kadicsfalva	Lengyelfalva
Kaposvár	Libán
Karánsebes	Liebling
Karlsbad	Linz
Károlyváros	Lipcse
Kassa	Liverpool
Kászonjakabfalva	Lőrincfalva
Katzeldorfs	Losonc
Kecskemét	Lóvész
Kececel	Lugos
Keresztényfalva	Lundenburg
Keresztényfalva	Lupény
Kerlés	Madaras
Kézdikővár	Madéfalva
Kézdiszentlélek	Magyarbenye
Kézdivásárhely	Magyarfalu
Kibéd	Magyarhermány
Kilyén	Magyaró
Kirulyfürdő	Magyarós
Kisiklód	Mainz
Kiskapus	Majna-Frankfurt
Kissármás	Málnás
Kőbánya	Manchester
Kőhalom	Manheim
Kökös	Máramarossziget
Kolozskara	Marchegg
Kolozsnagyida	Máréfalva
Kolozsvár	Marienbad
Komárom	Maroshévíz
Komlód	Maroskeresztúr
Kommandó	Marosludas
Konstantinápoly (Isztambul)	Marosnyíre (Marosfő)
Köpec	Marosoroszfalu
Körmend	Marosújvár
Korond	Marosvásárhely
Koronka	Marosvécs
Körös	Mărești
Körösmező	Mechelen

Medgyes	Nürnberg
Meggyesfalva	Nyárádköszvényes
Mezőakna	Nyárádremete
Mezőbánd	Nyárádszentlászló
Mezőbergenye	Nyárádszereda
Mezőbodon	Nyárádtő
Mezőgerebenes	Nyíregyháza
Mezőhegyes	Óbecse
Mezőhegyes	Ojtozi-szoros
Mezőkapus	Oláhbükkös
Mezőkirályfalva	Oláhfalu
Mezőmadaras	Oláhkarácsonyfalva
Mezőméhes	Oltszem
Mezőpagocsa	Oneşt
Mezőrűcs	Őriszentpéter
Mezősályi	Oroszfája
Mezősámsond	Orsova
Mezőszentmárton	Palánka
Mezőtúr	Palotailva
Mikóújfalva	Panád
Miskolc	Papolecz
Mócs	Parajd
Mogyoros	Párizs
Mohács	Páva
Morva	Pécs
Muraszombat	Pest
Mürzuschlag	Petele
Nádas	Petrozsény
Nagybacon	Piatra-Neamţ
Nagybánya	Piski
Nagyberezne	Piteşti
Nagy-Borosnyó	Poltár
Nagydisznód	Pozsony
Nagyenyed	Prága
Nagygalambfalva	Prázsmár
Nagynyulas	Predeal
Nagyszeben	Püspökladány
Nagyszénás	Pusztakamarás
Nagyszentmiklós	Radnótfáján
Nagyszombat	Rakamaz
Nagytapolcsányi	Ratosnya
Nagyteremi	Resinar
Nagyvárad	Rév
Naszód	Roman
Nehoiu	Rozsnyó
New York	Ruse

Saazba (Žatec)
Saint Germain
Salgótarján
Salgótarján
Sáromberke
Segesvár
Sepsibodok
Sepsiszentgyörgy
Sinaia
Somogyszob
Sopron
Soroksár
Sósmező
Sóvárad
Soveia
Steinbrück
Stockton
Suceava
Szabadka
Szabéd
Szajol
Szakadát
Szalárd
Szamos
Szancsal
Szárzspatak
Szárhegy
Szarvas
Szászhermány
Szászörményes
Szászlégen
Szászsebes
Szászvölgy
Szatmárnémet
Szeged
Szejke-fürdő
Székelyderzs
Székelykeresztúr
Székelykocsárd
Székelytompá
Székelyudvarhely
Szentágota
Szentgerice
Szentháromság
Szentkeresztbánya
Szépvízszentmihály

Szerencs
Szeretfalva
Szeret-völgy
Szigetvár
Szilágyosmlyó
Szinóbanya
Sziszek
Szolnok
Szombatfalva (lásd Székelyudvarhely)
Szováta
Szovátafürdő (lásd Szováta)
Szpin
Sztána
Talmács
Tarcsa
Târgu-Jiu
Târgu-Ocna
Tatárlaka
Teke
Tekerőpatak
Temesvár
Teplicze
Térrét
Tisita
Tölgyes
Tömös-szoros
Topánfalva
Torda
Torja
Tövis
Trencsén
Trieszt
Türkös
Turnu Severin
Tusnád
Ujgradiska
Újpest
Újszöny
Ungvár
Uzdiszentpéter
Uzon
Uzsok
Vác
Vajdahunyad
Vámosgálfalva
Váradolaszi

Várhegy
Varlaam
Varna
Vásárosnamény
Vaskóh
Vasláb
Vercierova
Veszprém
Villány
Vinkovcze
Virágos völgy
Volkán
Volkensdorf
Vöröstorony
Vulkán-szoros
Zabola
Zabola
Zágráb
Zákány
Zalalövő
Zernyest
Zetelaka
Zilah
Zimony
Zohor
Zombor
Zsebely
Zsibó
Zsidva
Zsobok
Zsögöd

Iron Coach and Engine Steam. *The History of Railways in Széklerland.*

Székelyland used to be one of the peripheries of the country, no matter whether you looked at it from Vienna or Budapest. Unfortunately, nothing changed until today, even if one looks at it from Bucharest already. The backwardness of infrastructure is still the most important grievance of the region. And the condition of the transportation network reflects the social and economic situation of the area. The aim of the project is to answer the following questions: why was the Székelyland the last to join the Hungarian railway system? Why were Székely railway lines built only in small sections separated by significant intervals of time? Who recognised the necessity of the railways and set about to construct the local railroad lines? When and why did the state join the regional effort? What hindered the development of an organic Székely railway system that could have given a real impulse to regional economic and social progress? What was the role of the state in the development of the region's infrastructure? Did the construction of the railway enhance the economic and social modernisation of the area? Did it influence the progress of the Székely towns?

The project, by presenting the Golden Age of railroad construction and the debates around the main Transylvanian railway line, presents the history of around one hundred years. But the in-depth investigation is limited to the period between 1868-1915. This is justified by the fact that the building of the Hungarian Eastern Railway was started in 1868. One of its sidelines touched the Székelyland, and traffic started on the last Székely line in 1915. The research focuses on the Székelyland and the neighbouring counties, and treats only in passing Hungary, the Romanian Kingdom and the other Transylvanian regions. Consequently, the research is limited to the four local lines, the Székely circular line, and the narrow gauge suburban rail in Maros-Torda county built in the counties Csík, Háromszék, Maros-Torda, Udvarhely, Brassó and Kis-Küküllő.

The first chapter presents the literature dedicated to the history of railway transportation, particularly the Székely one. Those interested in the history of this subject will find here an overview of both the monographs and the archival sources treating it.

The second chapter discusses the beginnings of railway transportation both in a European, and a narrower Hungarian context. This is followed by the presentation of the Transylvanian situation, the history of the construction of the Hungarian Eastern Railway, and the financial manoeuvres behind it.⁴

4 The Hungarian Eastern Railway network consisted of the following segments: Nagyvárad-Kolozsvár-Székelykocsárd-Tövis-Segesvár-Brassó was the main line, while Tövis-Gyulafehérvár, Kiskapus-Nagyszeben and Székelykocsárd-Marosvásárhely were the sidelines.

The third chapter offers an overview of Székelyland's economic and social conditions, of the Hungarian governments' railroad policy, and of the history of railway building in the area. The region did not present any products, cities, strategically significant places that could have been important for the national economy, pushing thus the railroad lines toward it. The railway, with a West-East orientation, encountered both technical and financial obstacles in the hills of the Transylvanian Plain, the watersheds of the Székely rivers, and the Hargita mountain. The main line was build along the major rivers and they tried to include into the network areas rich in mineral resources, large cities like Kolozsvár or Brassó, and Saxon towns from Southern Transylvania. The Hungarian Eastern Railway, which became Transylvania's main line, touched only the Western and the South-Western edge of the Székelyland. Consequently, what the region could hope for, was only the construction of sidelines.

The history of railroad construction in the Székelyland can be divided into three phases. The first, between 1868-1873, was the period of the Hungarian Eastern Railway, when the tracks reached the Western, respectively the South-Western borders of Székelyland, influencing thus the economic and social development of the region.

The second, decisive period was between 1886-1898. Two laws (XXXI/1880 and IV/1888) constituted the basis for the construction and operation of suburban rails according to local interests. All four suburban rails that were built are in river valleys: Marosvásárhely–Szászrégen in the Maros valley, Héjjasfalva–Székelyudvarhely in the Nagy-Küküllő valley, Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely in the valley of the Olt and Feketeügy, and Balázsfalva–Dicsőszentmárton–Sóvárad in the valley of the Kis-Küküllő.

The Hungarian state was obliged to take part in the construction of the region's railways by the international treaty signed with Romania in 1891, concerning the creation of two new terminals. Between 1895-1897, with the supervision of the state, the first segment of the Székely circular line – Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes – was built near the border on a difficult, mountainous terrain. The appearance of the state as a contractor influenced the direction of the Székely main line and the structure of the region's railroad network.

The third and last period was between 1904-1915, when the line connecting Szászrégen–Déda–Gyergyószentmiklós–Madéfalva was finished; the suburban rails in the Kis-Küküllő valley and in Háromszék county were augmented with two smaller lines; and the narrow gauge suburban rail in Maros-Torda was completed.

The last chapter analyses the social, economic, and cultural impact of the railway. It presents the financial institutions supporting the construction of the suburban rails, and later of the joint-stock companies supporting them; who were the contractors, the subcontractors, and the workers. The sources from the archives and the press show the challenges faced by the law enforcement, the

problems concerning public health, food supply, the anxieties of the local population, their relationship to the several thousand alien contractors, workers who arrived into their village. A special subchapter investigates the morphological influence of the railway stations on the development of Székely towns. The progress in the transport of goods and passengers is presented, as well as the impact of the railway on the development of health resorts in Székelyland. The book is an interdisciplinary work with references to the history of transportation, technology, lifestyle, and urban geography.

Car de fier si abur de locomotivă.

Istoria căilor ferate din Secuime (1868-1915)

Ținutul Secuiesc – privit ori din Viena, ori din Budapesta în perioada Monarhiei Austro-Ungare – era o regiune periferică a țării, iar această situație s-a conservat din păcate până în zilele noastre privit chiar dinspre București.

Subdezvoltarea infrastructurii reprezintă cea mai mare problemă a regiunii și în zilele noastre. Situația rețelei de circulație poate fi considerată o oarecare oglindă a situației economico-sociale a regiunii.

Prin cercetările mele aş dori să dau răspuns la câteva întrebări: De ce Ținutul Secuiesc a aderat ultimul la rețeaua ungară de căi ferate? De ce liniile de căi ferate secuiești s-au construit numai pe tronsoane mici și îndepărtate considerabil în timp unul de celălalt? Cine au fost cei care și-au dat seama de necesitatea căilor ferate și au întreprins construirea liniilor de circulație locală? Când și de ce s-a implicat statul în construirea căilor ferate din regiune? De ce nu s-a putut forma o rețea unitară de cale ferată secuiască, care ar fi dat un avânt dezvoltării economico-sociale a regiunii? Ce rol a avut statul în dezvoltarea infrastructurală a regiunii? A contribuit construirea de căi ferate la dezvoltarea și modernizarea economică și socială a regiunii? Au avut oare liniile de căi ferate o influență pozitivă asupra dezvoltării orașelor secuiești?

Lucrarea mea cuprinde aproape 100 de ani de istorie, înfățișând dezbaterile referitoare la epoca de glorie a liniilor principale de căi ferate ale Transilvaniei. Cercetarea concretă se referă la perioada dintre anii 1868-1915. Alegerea mea este justificată de începerea construirii în 1868 a Căilor Ferate Ungare de Est, a cărei parte secundară implică atingea și Ținutul Secuiesc. Ultima linie de cale ferată secuiască a fost dată circulației feroviare în anul 1915.

Analiza mea se concentrează asupra Ținutului Secuiesc și asupra comitatelor învecinate. Referirile la Ungaria, la Regatul Română, precum și la celelalte regiuni ale Ardealului este doar tangențială. Obiectul analizei este focalizat asupra celor patru linii de căi ferate locale, asupra circuitului de cale ferată secuiască, precum și asupra căii ferate cu ecartament îngust Mureș-Turda cu implicație locală, atingând comitatele: Ciuc, Trei Scaune, Mureș-Turda, Odorhei, Brașov, Târnava Mică.

În capitolul I. este înfățișată istoria căilor ferate, precum și literatura de specialitate referitoare la căile ferate secuiești. Din această prezentare reiese ce fel de lucrări de specialitate, ce fel de izvoare de arhivă stau la dispoziția cercetătorilor sau aceluia, care sunt interesați de trecutul căilor ferate.

În capitolul al II-lea am urmărit istoria timpurie a căilor ferate, referitoare atât la contextul mai larg european, cât și la cel restrâns ungar. Acestea sunt

urmate de prezentarea situației din Ardeal, de istoria arhitecturală a Căilor Ferate Ungare de Est,⁵ precum și de procedurile financiare aflate în spatele acestora.

În capitolul al III-lea este prezentată imaginea economico-socială generală a Ținutului Secuiesc, politica căilor ferate a guvernelor ungare, istoria arhitecturală a căilor ferate ale regiunii prin prisma izvoarelor avute la dispoziție. Ținutul Secuiesc nu dispunea de un produs cu o importanță majoră pentru economia națională, de orașe mari, de teritorii cu o importanță strategică pentru armată, care ar fi dirijat direcția liniilor de căi ferate către această regiune. În fața căilor ferate pentru direcția vest-est, regiunile deluroase Câmpia Transilvaniei, cumpăna apelor din Ținutul Secuiesc, și munții Harghita au constituit un obstacol din punct de vedere tehnic și financiar.

Linia principală ardeleană a fost construită de-a lungul râurilor mai mari și s-au luat în considerare zonele bogate în minereuri, precum și orașele mari, precum Cluj-Napoca sau Brașov, dar și orașele săsești din sudul Ardealului să fie conectate la rețeaua de căi ferate. Calea Ferată Ungară de Est, care a devenit linia principală a Ardealului, atingea partea periferică de vest și sud-vest a Ținutului Secuiesc Astfel regiunea putea spera doar la construirea liniilor de căi ferate secundare.

În istoria construirii a căilor ferate putem distinge trei perioade. Prima perioadă între anii 1869–1873 reprezintă epoca construirii Căilor Ferate Ungare de Est, care era tangențială cu partea de vest și sud-vest a Ținutului Secuiesc și influența dezvoltarea economico-socială a regiunii.

A doua perioadă decisivă a construirii căilor ferate secuiești este cea între anii 1886–1898. Pe baza legii XXXI. din anul 1880 și pe baza legii IV. din anul 1888, pe fondul intereselor locale a fost posibilă construirea și punerea în funcțiune a căilor ferate secundare.

Cele patru căi ferate realizate cu interes local străbat câte o vale a unor râuri, precum urmează: în valea Mureșului, linia Târgu-Mureș–Reghin, în valea Târnavei Mari, linia Vânători–Odorheiu Secuiesc, în valea Oltului și a Râul Negru, linia Brașov–Sfântu Gheorghe–Târgu Secuiesc și în valea Târnavei Mici, linia Blaj–Târnăveni–Sărățeni.

Implicarea statului ungar în construirea căii ferate a regiunii, are loc ca urmare a încheierii cu România în anul 1891 a două contracte internaționale, referitoare la realizarea a două puncte feroviare noi de legătură.

Cu sprijinul statului între anii 1895–1897 s-a construit prima etapă a căilor ferate circulare secuiești, cu un traseu montan dificil, linia Sfântu Gheorghe–Miercurea Ciuc–Ghimeș. Astfel apariția statului ca întreprinzător, a influențat direcțiile liniei principale de căi ferate secuiești și structura rețelelor de căi ferate în regiune.

5 Rețeaua Căilor Ferate Ungare de Est este alcătuită din următoarele părți: Oradea–Cluj-Napoca–Războieni–Teiuș–Sighișoara–Brașov ca linie principală; Teiuș–Alba Iulia, Copsa Mică–Sibiu și Războieni–Târgu Mureș ca linii secundare.

A treia și ultima perioadă a construirii căilor ferate s-a realizat între anii 1904-1915, când s-a dat în funcțiune circulația feroviară pe linia Reghin-Deda-Gheorgheni-Siculeni. Linia de căi ferate din valea Târnavei Mici, și a comitatului Trei Scaune de interes local, s-a completat cu două linii feroviare mai mici, și s-a construit calea ferată de circulație locală cu ecartament îngust din comitatul Mureș-Turda.

În ultimul capitol mi-am propus să depistez efectele sociale, economice și culturale ale căilor ferate. Totodată urmăresc și ce fel de instituții financiare stau în spatele construirii căilor ferate vicinale și mai târziu a societăților pe acțiuni feroviare de interes local, cine au fost întreprinzătorii, subcontractanții și muncitorii.

Cu ajutorul izvoarelor arhivistice și a presei vremii se conturează probleme de ordine, probleme sanitare, de alimentație, frica comunității locale, atitudinea lor față de întreprinzători, muncitori străini ajunși în localitate. Separat în subcapitol analizez efectul morfologic al stației de cale ferată asupra dezvoltării orașelor din Ținutul Secuiesc. Este prezentată formarea liniilor feroviare de persoane și de marfă, precum și efectul căilor ferate asupra dezvoltării băilor secuiești. Este o muncă interdisciplinară, care are referințe asupra circulației-, tehnicii-, evoluției modului de viață-, geografiei așezării omenești.