

A MAROS MEGYEI MAGYARSÁG TÖRTÉNETÉBŐL

Tanulmányok

III. kötet

Szerkesztette Pál-Antal Sándor és Simon Zsolt



Mentor Kiadó
Marosvásárhely, 2012

Gidó Csaba

EGY MEGSZÜNT VASÚTVONAL-HÁLÓZAT EMLÉKÉRE. KESKENYVÁGÁNYÚ VICINÁLIS KIÉPÍTÉSE MAROS-TORDA VÁRMEGYÉBEN

A 19. század második felében kibontakozó erdélyi vasútépítkezések lassan behálózták az egész térséget. A nagyobb folyóvölgyekben, mint a Maros, Olt, Küküllők völgyében kiépült az erdélyi fővasútvonal¹ és az ahhoz kapcsolódó erdélyi helyi érdekű vasútvonal-hálózat. A fő- és mellékvonalaktól távolabb lévő kis régiók nem rendelkeztek olyan gazdasági erővel és politikai lobbival, amely segítségével el tudták volna érni normál nyomtávú vasútvonalak engedélyezését, így a 20. század elején a figyelem az olcsóbb keskenyvágányú vasutak létesítése irányába terelődött. Magyarországon az első világháború kitörése előtt több 600, 760 és 1000 mm-es keskeny nyomtávolságú vonal épült. A viszonylag olcsó és rugalmas pályaépítési 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. A keskeny nyomtávú vasutak egyedüli hátrányaként a normál vasúthálózathoz való csatlakozás és az átrakodás problémáját emlegették.

Erdélyben is 1918-ig több száz kilométernyi keskenyvágányú vasútvonal épült, amelyek közül egyesek, mint például a Görgény-völgyi² vagy a Nagyszeben–Szentágota–Segesvár³ közötti személyszállításra is berendezkedtek. A 19. század utol-

¹ 1868–1873 között épült ki a Magyar Keleti Vasút, a Nagyvárad–Kolozsvár–Tövis–Segesvár–Brassó erdélyi fővasútvonal.

² A Szászrégen–Laposnya keskenyvágányú vasútvonalat 1905-ben adták át a forgalomnak.

³ A vasútvonalat két szakaszban adták át a forgalomnak: 1898-ban elkészült a Segesvár–Szentágota rész, majd 1910-ben a Szentágota–Nagyszeben vonal. A vasút Szentágota belterületén haladt keresztül. Mára, akárcsak a Nyárad-menti keskenyvágányú vasút esetében, a forgalom megszűnt, a pálya és az épületek romos állapotba kerültek. Egy lelkes helyi vasútbarát társaság, reménykedve a forgalom újra beindításában, közmunka által igyekszik megmenteni a vasútvonalat és épületeit a jövő nemzedék számára.

GIDÓ CSABA

só évtizedében kibontakozó magyarországi keskenyvágányú vasútépítés egyik legjelentősebb megvalósítása a Maros-Torda vármegyei keskenyvágányú vicinálishálózat.

A Mezőség jelentős része és a történelmi Marosszék nyárádmenti falvai nélkülöztek a vasút által nyújtott előnyöket. Mindkét térség 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,⁴ amelynek piacán a nyárádmentiek zöldséggel és erdőipari termékekkel, míg a mezőségiak elsősorban gabonafélékkel voltak jelen.

A helyi közösségek, érdekeltségek a 19. század végén felkarolták egy helyi érdekű vasút kiépítésének gondolatát, amely Marosvásárhelyről kiindulva a Mezőség, illetve a Nyárád vidéke irányába haladt volna. A rendelkezésre álló 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. A Mezőség felé tervezett vasút fontossága még inkább megnőtt a 20. század elején, amikor a Mezőségen és Marosvásárhely közelében több helyen földgázlelőhelyekre bukkantak. Ennek ellenére a vasútvonal tervezése és megépítése végül csak egy hosszú folyamat részeként valósult meg.⁵

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 ezáltal Marosvásárhely a régió vasúti csomópontjává válhat.

A 19. század utolsó évtizedében megjelenő vasúttervek készítői még külön-külön képzelték el a mezőségi és a nyárádmenti térségnek az összekapcsolását Marosvásárhellyel.

A vasúti előmunkálat-kérők a térség közéleti személyiségei közül kerültek ki. Kezdetben a mezőségi és a nyárádmenti vasútvonalnak az ötlete egymástól függetlenül jelent meg. A 19. század utolsó évtizedében az előmunkálati engedélyek újabb és újabb meghosszabbításán kívül azonban nem történt előrelépés.

⁴ Ennek középkori és kora újkori előzményeire lásd SIMON Zsoltnak a *Marosvásárhely történetéből* c. megjelenés előtt álló, III. kötetben közölt írását és TAKÁCS Péter jelen kötetben található tanulmányát.

⁵ 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.

Vasúti előmunkálati engedélyek Maros-Torda vármegyében

Vasúti előmunkálatot kérő személyek	Időpont	Vasútvonal iránya
Filep Albert királyi tanácsos	1895	Marosvásárhely–Mezősályi–Mezőmehes, csatlakozva a Marosludas–Beszterce vasútvonalhoz ⁶
Tolnay Regináld	1895	Marosvásárhely–Nyárádszereda–Szováta ⁷
Berzenczey István	1896	Marosvásárhely–Koronka–Nyárádszereda–Szováta–Parajd–Korond ⁸
Ifj. báró Solymossy László és Zarándi Knöpfler Elek	1897	Marosvásárhely–Nyárádtő–Nyárádszereda–Szováta ⁹
Réthey Ferenc budapesti vállalkozó	1904	Apahida–Pusztakamarás–Kissármás–Faragó–Szászrégen ¹⁰
Maros-Torda vármegye Gazdasági Egyesülete	1904	Radnót–Mezőbánd–Mezőszentmárton–Oroszfája ¹¹ (Kömld-völgyi vasút) ¹²

A 20. század első éveinek gazdasági gondjai és politikai csatározásai sem kedveztek a vasútépítési terveknek. A térség fejlesztésében azonban némi előremozdulást jelentett, hogy az 1904-es évtől megkezdődött a székely körvasút hiányzó részének fokozatos kiépítése.¹³

A kereskedelemügyi miniszter hozzájárulásával 1904-ben Maros-Torda vármegye megszerezte a nyárádmenti vasút előmunkálati engedélyét Solymossy Lászlótól

⁶ Vármegyei közgyűlés. *Marosvidék*, 25. (1895. január 6.) 2. sz.

⁷ Megyei közgyűlés tárgysorozata. *Marosvidék*, 25. (1895. július 28.) 37. sz.

⁸ Egy új vasútvonal. *Közérdek*, 8. (1896. április 5.) 14. sz.

⁹ Nyárádmenti vasút segélyezési ügye. *Maros-Torda Vármegyei Hivatalos Lap*, 5. (1904. március 17.) 11. sz.

¹⁰ Az apahida–szászrégeni vasút előmunkálati engedélye. *Marosvölgy*, 3. (1904. október 30.) 41. sz., 3.

¹¹ Mezőségi és nyárádmenti vasút ügye. *Maros-Torda Vármegyei Hivatalos Lap*, 5. (1904. június 16.) 24. sz.

¹² Az ún. Kömld-völgyi vasút (Radnót–Oroszfája) tervét több mezőségi nagybirtokos támogatta, többek közt gr. Bethlen István képviselő vagy Sándor János későbbi belügyminiszter. A Kömld-völgyi vasút. *Maros-Torda*, 5. (1904. július 7.) 27. sz.

¹³ 1904–1909 között épültek ki a Szászrégen–Déda, Madéfalva–Gyergyószentmiklós, Gyergyószentmiklós–Déda vonalrészek, 1909-re befejeződött a székely körvasút (Székelykocsárd–Marosvásárhely–Gyergyószentmiklós–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy).

GIDÓ CSABA

és Zarándi Knöpfler Elek örökösétől.¹⁴ A tervezési munkálatok elvégzésével Braun Gyula és Linczer Ármin budapesti mérnököket bízták meg,¹⁵ akik több székelyföldi építkezésen is részt vettek, így ismertek voltak a marosvásárhelyi politikai és gazdasági elit számára. A vasút ügyében újabb előrelépés történt, amikor Maros-Torda vármegye 1907-ben társult Marosvásárhely várossal, és együtt kérelmezték a Marosvásárhely–Szováta, Marosvásárhely–Mezőbánd–Oroszfája, Mezőbánd–Mezőkapus és Mezőbánd–Mezőméhes keskenyvágányú vasúthálózat építésének engedélyét a kormánytól.¹⁶

A vasútvonalak engedélyezése körüli műszaki teendőket Braun Gyula budapesti mérnök végezte el.¹⁷ A vonalat 0,76 m nyomtávúra tervezték. Marosvásárhely város a vasúthálózat kiépítésére 200 000 koronát szavazott meg törzsrészvények jegyzésére.¹⁸ Az összeget 1911-ben a város még újabb 100 000 korona hozzájárulással toldotta meg.¹⁹

Marosvásárhely és Maros-Torda vármegye 1908-ban meghosszabbította az előmunkálati engedélyt, de a minisztérium javaslatára változtatott egyes helyeken a vonalvezetésén, a Marosvásárhely–Oroszfája vonalat Kolozsnagyidáig, míg a Szováta felé vezető vasútvonalat Parajdig hosszabbították meg.²⁰ Az előmunkálati engedélyt a kereskedelmi miniszter 1909-ben, illetve 1910-ben további egy-egy évre meghosszabbította.²¹

A Marosvásárhely–Mezőbánd vasút útirányának tervezésekor felmerült, hogy a vonalat Marosvásárhelyen keresztül vezessék. A Kereskedelmi Minisztérium ez okból megvizsgálta a város utcáinak szabályozási tervét.²²

A tervek tanulmányozása után a minisztérium elutasította, hogy a vonal a város területén húzódjon, és ott közúti vasútként működjön, részben forgalombiztonsági okokból, másrészt azért, mert az utcák nem voltak alkalmasak vasút elhelyezésére.²³

¹⁴ Koncesszió-meghosszabbítás. *Maros-Torda*, 5. (1904. február 4.) 5. sz.

¹⁵ A mezőségi vasút. *Maros-Torda*, 5. (1904. augusztus 25.) 35. sz.

¹⁶ A Nyárádmenti és mezőségi vasutak kiépítése. *Maros-Torda Vármegyei Hivatalos Lap*, 8. (1907. május 30.) 23. sz.

¹⁷ Uo.

¹⁸ Román Országos Levéltár Maros Megyei Hivatala, Fond 9. Marosvásárhely város levéltára (a továbbiakban Mvhely város lt.) Műszaki iratok, 27. csomó, 1898–1914, 79–92/1907. sz.

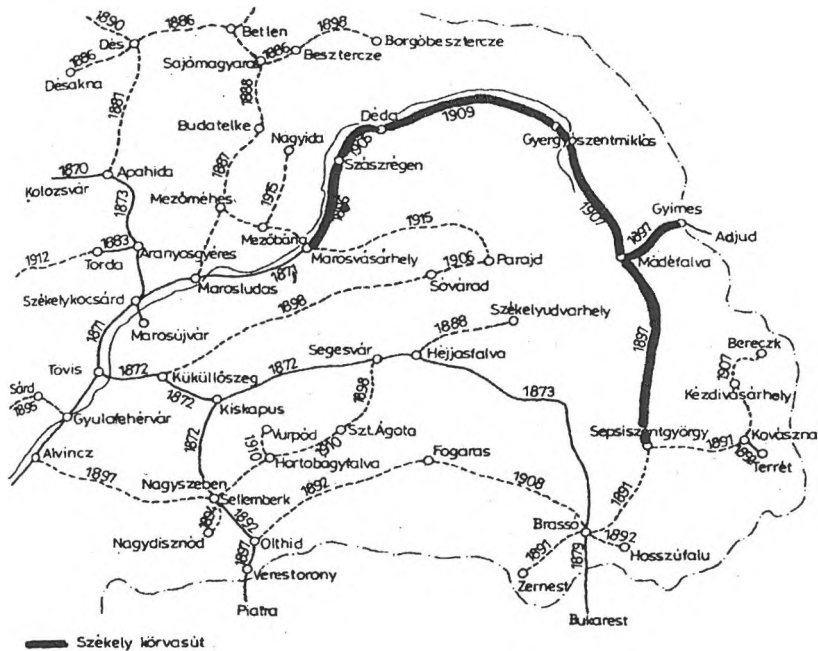
¹⁹ Uo. 1419/1911. sz.

²⁰ Uo. 66209/1912. sz.

²¹ Uo.

²² Uo. 1419/1911. sz.

²³ Mvhely város lt, Műszaki iratok, 27. csomó, 20572/1910. sz.



15. Erdély vasúthálózata 1915-ben



16. Gúnyrajz a nyáráradmenti vasútról

Egy megszűnt vasútvonal-hálózat emlékére

A keskenyvágányú vasúthálózat közigazgatási bejárására 1908. szeptember 29. és október 6. között került sor.²⁴ A Kereskedelmi Minisztérium az aléptímeny koronáját 285 cm-ben határozta meg, és folyóméterenként 15,8 kg súllyal bíró síneket írt elő. Marosvásárhelyre egy javítóműhely létesítését javasolta. A kiépülő vasút 146 községet vont voína be a forgalomba 38 állomás által.

Az engedményeseknek – a pénzügyi háttér megteremtése érdekében – 1909-ben a budapesti Magyar Belga Fémiparyár Részvénytársaság²⁵ igazgatójával, Van den Eyndennel sikerült előzetes megállapodásra jutni. A részvénytársaság vállalta, hogy a finanszírozás mértékének eldöntéséhez szükséges előmunkálatokat elvégzi, majd azt következően nyilatkozik, hogy elvállalja-e a vasútépítést. Az engedményeseknek 200 000 koronát, míg a részvénytársaságnak 414 000 koronát, összesen 614 000 koronát kellett biztosítékként letétbe helyezni a Kereskedelmi Minisztérium pénztárába.²⁶

A részvénytársaság mérnököket küldött ki a vonal felmérésére és a megvalósíthatósági tanulmány elkészítésére. A vasútvonalat újra bejárták (reambulálták), helyesbítették a terepi változásokat a térképen, a helyszínen karókkal és egyéb jelzésekkel jelölték a vonal irányát. A részvénytársaság 1909 folyamán tárgyalásokat folytatott az engedményesekkel, azonban nem tett végleges nyilatkozatot a vasútépítésre vonatkozóan, sőt újabb és újabb haladékokat kért. Gróf Bethlen István országgyűlési képviselő és Désy Zoltán államtitkár javaslatára az engedélyesek azonban nem hosszabbították meg az erre vonatkozó határidőt, és új vállalkozók után néztek.²⁷

A részvénytársaság ezt sérelmezte, és 1910-ben törvényszéki eljárást indított Maros-Torda vármegye és Marosvásárhely város ellen. Oknak azt hozták fel, hogy a vasutak építési engedélyének megszerzése érdekében a Kereskedelmi Minisztérium pénztárába 414 000 korona óvadékokat helyezett el, és tartott ott egy bizonyos ideig, ugyanakkor a cégnek 7260 korona reambulálási kiadásai voltak.²⁸ A per végül úgy zárult, hogy a törvényszék az engedményeseket arra kötelezte, hogy a részvénytársaság vonalbejárási költségeit térítse meg.

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 olyan megállapodás jött létre, hogy a vasútépítéshez szükséges előfeltételek teljesülése esetén a pénzügyi intézetek vállalják a vasút megépítését.²⁹ A Magyar Ag-

²⁴ Uo. 8642/1908. sz.

²⁵ A cég iparvasutak nyomjelzésére és építésére szakosodott, ugyanakkor keskenyvágányú vasúti gyártmányokat készített eladásra és bérbeadásra. Uo.

²⁶ Uo. 6057/1909. sz.

²⁷ Uo. 4/1910. sz.

²⁸ Uo. 10532/1910. sz.

²⁹ Uo. 3095/1911. sz.

GIDÓ CSABA

rár és Járadékbank a Kis-Küküllő-völgyi Helyiérdekű Részvénytársaság elsőbbségi részvényeinek tulajdonosa volt, így megbízható félnek ígérkezett.

Bernády György marosvásárhelyi polgármester 1911. február 11-én tartott programbeszédében felvázolta egy meggyesfalvi rendező pályaudvar építésének, a marosvásárhelyi MÁV üzletvezetőség felépítésének, egy vasúti javítóműhely berendezésének és egy vasutas internátus alapításának a szükségességét.³⁰ Terve azonban az első világháború miatt már nem valósulhatott meg.

Marosvásárhely és Maros-Torda vármegye 1911 májusában a vasúti előmunkálati engedélyét átruházta a Magyar Agrár és Járadékbankra és a Magyar Bank és Takarékpénztárra.³¹ A város és a vármegye kötelezettséget vállalt arra, hogy a Parajdtól Korondon át Székelyudvarhelyig, Mezőbánttól Mezőkapusig, illetve Radnótig, Kolozsnagyidától Lekencéig, Kerlésig vagy Besztercéig, Mezőméhestől Apahidáig tervezett vonalak előmunkálati engedélyének megújítását³² mindig pontosan kérelmezni fogja, és azokat a két bankra, akár a megalakítandó Maros-Torda Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaságra bármikor átruházza.³³ Továbbá a fent említett vonalak ügyében 10 éven át a két pénzügyi intézet előzetes beleegyezése nélkül nem tesz semmilyen lépést.³⁴

A bankok a vasútvonal építését a budapesti Magyar Építő Részvénytársulatra bízták.³⁵ A vonal megvalósításának felgyorsítása érdekében Maros-Torda vármegye közigazgatási vezetői és országgyűlési képviselői 1911 júniusa folyamán személyes jelenlétükkel igyekeztek az érdekelt községek képviselőtestületeit meggyőzni a vasúthoz szükséges hozzájárulás megszavazására.³⁶ A következő hónapban Marosvásárhelyre érkeztek Braun Gyula vezetésével a fővállalkozó cég mérnökei, és hozzákezdtek a vonal kijelöléséhez.³⁷ A vasút ügyét azonban 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 – az 1911-es évben nem lehetett az építéshez hozzáfogni. A vasút ügyét tovább késleltette, hogy Maros-Torda vármegye alispánja több község hozzájá-

³⁰ A polgármester expozéja. *Székely Napló*, 41. (1911. február 14.) 25. sz.

³¹ Mvhely város lt, Műszaki iratok, 27. csomó, 1898–1914, 877/1911. sz.

³² Ezekre a vonalakra a két törvényhatóság még 1909-ben megkapta az előmunkálati engedélyt. Uo. 8784/1909. sz.

³³ Maros-Torda vármegye és Marosvásárhely város 1917. április 24-én az előmunkálati jogait és kötelezettségeit átruházta a Maros-Torda Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaságra. Uo. 4475/1917. sz.

³⁴ Uo. 2891/1911. sz.

³⁵ Uo.

³⁶ A mezősségi vasút ügye. *Székely Napló*, 41. (1911. július 9.) 104. sz.

³⁷ Készül a mezősségi vasút. *Székely Napló*, 41. (1911. július 16.) 108. sz.

rulási határozatát megsemmisítette formai okokból, újabb határozathozatalra utasítva azokat. A községek azonban most már abban a tudatban, hogy a vasút úgyszólván megépül, vonakodtak ezt megadni, ezzel kockáztatva az ügy sikerességét.³⁸ A vármegye alispánja és tisztviselői 1911 őszén az érintett helységekből közgyűléseket tartottak, ahol egyenként győzték meg a falvakat a pénzbeli hozzájárulásra.³⁹

Maros-Torda vármegye és Marosvásárhely 1911 októberében közös küldöttséget menesztett gróf Haller János főispán vezetésével Budapestre, hogy az érdekelt minisztériumoktól kérjék a vasút engedélyezését és az építkezések mielőbbi megindítását.⁴⁰ Az ügy érdekében olyan jelentős személyiségek buzgólkodtak, 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 Járadékbank Részvénytársaság 1912. május 7-én az engedélyezési biztosítékot letette, és a budapesti Magyar Építő Részvénytársulattal a helyi érdekű vasút kiépítésére a szerződést megkötötte.⁴¹

A törvényhozás elé 1912. június 19-én került a Maros-Torda Helyi Érdekű Vasút engedélyezési törvényjavaslata.⁴² Az 1912. évi XLVI. törvénycikk kimondta „a m. kir. Államvasutak Marosvásárhely állomásától egyrészt a kisküküllővölgyi helyi érdekű vasút Parajd állomásig, másrészt Kolozsnagyidáig vezető fővonalakból és ez utóbbi vonal Mezőbánd állomásától a marosludas–besztercei helyi érdekű vasút Mezőmehes állomásig vezetendő szárnyvonalból álló helyi érdekű vasút” építésének az engedélyezését.⁴³ A törvény felhatalmazta a pénzügyminisztert, hogy a vasút építésére törzsrésvények ellenében 100 000 korona rendkívüli segílyt bocsásson az engedélyesek részére.⁴⁴ A tényleges építési és üzlet-berendezési tőkét 13 587 000 koronában, pályakilométerenként 72 503 koronában állapították meg. A pénzt 37,18%-ban törzsrésvények, 62,82%-ban pedig elsőbbségi részvények kibocsátása által tervezték összegyűjteni.⁴⁵ Az engedélyezési törvényt követően a Magyar Építő Részvénytársaság a vonal építését átadta alvállalkozóknak. 1912. augusztus 6-án a részvénytársaság

³⁸ Értekezlet a mezőszéki vasút dolgában. *Székelly Napló*, 41. (1911. szeptember 14.) 141. sz.

³⁹ Uo.

⁴⁰ Mvhely város lt, Műszaki iratok, 27. csomó, 1898–1914, 877/1911. sz.

⁴¹ Uo. 5184/1912. sz.

⁴² *Országgyűlési Napló*, 1910, 18. 532. sz., 223.

⁴³ www.1000cv.hu/index.php?a=3¶m=7171. (letöltve: 2011. 04. 24.)

⁴⁴ Uo.

⁴⁵ *Országgyűlési Napló*, 1910, 18. 555. sz., 309.

GIDÓ CSABA

Máthé Ferenc, Vajkai Károly és Bacher Ernő okleveles mérnökökkel mint alvállalkozókkal építési szerződést kötött.⁴⁶

Két évtizedes vajudás után a mezősgéi és nyárárdmenti vasúthálózat építése így 1912 augusztusában kezdetét vette. A tervek szerint a vonal főrészei 1913 nyarára, az egész vonal 1914-re készült volna el.⁴⁷ A vasút építése több 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.⁴⁸ Marosvásárhely központtal a MÁV megszervezte a Maros-Torda Helyi Érdekű Vasút Építési Kirendeltséget, amely 1916-ig működött, a kiegészítő vasúti munkálatok befejezéséig.⁴⁹

A Maros-Torda Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság megalakulására 1912. október 7-én került sor Budapesten a Magyar Agrár és Járadékbank Részvénytársaság épületében. Az alapítók a Magyar Agrár és Járadékbank Részvénytársaság és a Magyar Bank és Kereskedelmi Részvénytársaság voltak.⁵⁰

Még 1912-ben felmerült a vasúthálózat további bővítése egészen a MÁV kolozsi állomásáig vagy Kolozsvárig. Az érdekelt felek Kolozs és Maros-Torda vármegyék, Kolozsvár, Marosvásárhely, Mócs és Nagysármás, 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 Mezőpagocstól Kolozsig.⁵¹ Kolozs vármegye felkérte Maros-Torda vármegyét és Marosvásárhely várost, hogy kérjen új előmunkálati engedélyt egy Mezőpagocsa–Kissármás–Mócs–MÁV Kolozs állomás vonalon húzódó keskenyvágányú helyiérdekű vasútra.⁵² 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 érdekeltnek minél hamarabb döntést hozzanak, mert a méhesi vonal építését legkésőbb 1913 tavaszán a részvénytársaság meg szeretné kezdeni. Kolozsvár soknak tartotta a 28 000 koronás hozzájárulást kilométerenként. A kincses város csak akkor támogatna volna a vasút építését, ha az elérné Kolozsvárt, sőt még a városban is, mint közúti

⁴⁶ ZIELINSKI Szilárd (szerk.): *Vélemény a Marosvásárhely–Parajdi H.É.V. építése közben levonult árvek okozta rongálásokról*. Budapest, 1913, 32.

⁴⁷ Épül a mezősgéi vasút. *Székely Napló*, 42. (1912. augusztus 20.) 125. sz.

⁴⁸ A mezősgéi vasút. *Székely Napló*, 42. (1912. szeptember 3.) 133. sz.

⁴⁹ WODIANER Béla Antal (szerk.): *Magyar Vasúti Szaknaplár Közlekedési almanach és szemiatizmus. 1916. XII. évf.* Budapest, é. n., 225.

⁵⁰ Mvhely város lt, Műszaki iratok, 27. csomó, 1898–1914, 82/1912. sz.

⁵¹ Uo. 11/1912. sz.

⁵² Uo.

vasút folytatódna. Braun Gyula ezt elfogadhatatlannak találta. A jelenlevők az értekezletet ebben a témában egyfajta előértekezletnek tekintették, és nem zárták ki a későbbi megegyezés lehetőségét.⁵³ A kialakított terveken azonban nem történt később módosítás, mert az első világháború kitörése megakadályozta a vasútvoal folytatását Kolozsvár irányába.

A vasútépítő vállalatnak komoly fennakadást okoztak a kisajátítások és a megígért pénzügyi hozzájárulások elmaradása. Leginkább Marosvásárhely városával voltak gondok, amely nem fizette be a megígért pénzügyi támogatást. Ez lényegében arra vezethető vissza, hogy Marosvásárhelyen dr. Bernády György polgármestersége ideje alatt (1902–1912) jelentős középítkezésekre került sor. Ekkor épült a város arculatát máig meghatározó Városháza és a Kultúrpalota. Elkészült 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 megépítése esetében törzsrészvények jegyzésére, igazából pénzügyi fedezete erre nem volt.⁵⁴ A vasúti részvénytársaság és a város között több éves huzavona alakult ki a megígért pénz kérdésében. Azt tudjuk, hogy a város tartozása a részvénytársaság felé 1916 végén még mindig 289 445 korona volt.⁵⁵ 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 vissza.⁵⁶ A levéltári forrásokból nem derül ki, hogy a város mikor és hogy rendezte a tartozását a vasútépítő részvénytársaság, illetve a vármegye irányában.

Vita tárgyát képezte a keskenyvágányú vasút kiindulási pontja is. Végül 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 ugyanekkor jóváhagyta egy fedett váróhelyiségnek és egy átrakodó-állomásnak a létesítését.⁵⁷

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.⁵⁸ Az alvállalkozók jelezték, hogy a vonal a Nyárad völgyének legmélyebb

⁵³ Uo.

⁵⁴ GIDÓ Csaba: I. m. 147.

⁵⁵ Mvhely város lt, Műszaki iratok, 27. csomó, 1898–1914, 521/1916. sz.

⁵⁶ Uo. 7473/1913. sz.

⁵⁷ Uo. 22180/1913. sz.

⁵⁸ ZIELINSKI Szilárd: I. m. 60.

GIDÓ CSABA

pontján, teknőben fekszik, így állandóan ki lesz téve az árvízveszélynek. Ráadásul a völgy egy része már az építés kezdetén víz alatt volt, ezért a vonal menti mérnöki kiegészítő munkát nem lehetett elvégezni. Az alvállalkozók vonaláthelyezésre és az ártéri hidak beiktatására tett javaslatai azonban süket fülekre találtak a fővállalkozónál.⁵⁹

A későbbi események igazolták az alvállalkozók aggodalmát: 1913 júniusában és júliusában többször is árvíz pusztított Nyárádmentén, 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 megfelelő helyen lett a vonal tervezve. A vármegye 1913 augusztusában felirattal fordult az újjáépítés és egyben a terv változtatása érdekében a kereskedelmi miniszterhez.⁶⁰ 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 az alvállalkozókat, hogy az eredeti tervek alapján folytassák 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 megállapítsa a társaság jogát az építési munkák folytatására. A járásbíróság bírói zár alá vette az alvállalkozók anyagkészletét és szerszámaikat. Az alvállalkozók erre memorandumot intéztek a kereskedelmi miniszterhez, és oltalmat kértek tőle.⁶¹

A vita országos feltűnést keltett. A viszálykodás odáig fajult, hogy az építési alvállalkozókat, Máthé és Vajkai mérnököket alispáni rendelettel, csendőrszuronnal távolították el az építkezésről. Az alvállalkozók a saját igazuk alátámasztása érdekében szakértőként felkérték Zielinski Szilárd műegyetemi tanárt, aki egy vaskos kötetben tette közzé a helyszíni szemlén szerzett tapasztalatait és véleményét. Zielinski kimutatta, hogy a fővállalkozó a Nyárad árterületére tervezte a vasútvonalat, több helyen eltért az 1908-as közigazgatási bejárásban kijelölt vasútvonaltól, és az alávállalkozóknak átnyújtott terveken nem tüntették fel az árvíz által veszélyeztetett helyeket. Zielinski szerint az alvállalkozóval kötött szerződést meg kell változtatni ugyanúgy, mint egyes helyeken a vonal vezetését, a töltések magasságát meg kell emelni, az ártéri hidak számát és nyílásait növelni kell, a vasutat keresztező vízereknél, torrens jellegű patakoknál pedig átereszek építendőek.⁶² Ennek értelmében a fővállalkozó több

⁵⁹ Uo.

⁶⁰ Egy havi közigazgatás. *Székely Napló*, 43. (1913. augusztus 12.) 124. sz.

⁶¹ Zavarok a h. é. vasút építésénél. *Székely Napló*, 43. (1913. november 4.) 168. sz.

⁶² ZIELINSKI Szilárd: I. m. 57.

Egy megszűnt vasútvonal-hálózat emlékére

százezer korona kártérítéssel tartozott volna az alvállalkozóknak. Válaszként az engedményesek nevében Braun Gyula főmérnök zárlatot kért a munka színteréről távozott alvállalkozók anyag- és szerszámraktárára. Miután a járásbíróság ezt a zárlatot elrendelte, Braunék folytatták a vasútépítkezést az alvállalkozók felszerelésével. Az ügyben azonban fordulat következett be, mert a királyi tábla Bedő Sándor, az alvállalkozók jogi képviselőjének fellebbezésére a zárlatot törvényellenesnek ítélte. A fővállalkozók ekképpen vereséget szenvedtek, mert a vasútépítést nem folytathatták tovább szerszámok és a zárlat alól feloldott felszerelések nélkül. Mi több, az építés stagnálása a vasút engedélyét is veszélyeztette.⁶³ A fővállalkozó kénytelen volt kiegyezni az alvállalkozókkal, így a munka ismét elkezdődött. A vita miatt azonban a vasút nem tudott elkészülni a tervezett időpontra, sőt az első világháború kitörésének következtében a vasúthálózat forgalom előtti megnyitása tovább tolódott, és végül két szakaszban történt meg. Az első szakaszban 1915. február 1-jén három vasútvonalrész, majd 1915. október 23-án újabb két vonalrész adtak át a forgalomnak:

a) a *Marosvásárhely–Deményháza vonalrész* 1915. február 1-jén adták át. A nyárádmenti vonalnak egy részét képezte, 49,577 km hosszúságban. Összesen 149 híd és átereszt, illetve 13 állomás és 3 vízállomás, 6 őrház és 85 útátjáró létesült.⁶⁴ A pálya sík vidéken haladt, ezért nem volt szükség nagyobb földmunkálatok elvégzésére. A vonalrész állomásai: kibővítették a marosvásárhelyi alsó állomást, Maroskeresztúr, Nagyteremi, Fintaháza, Folyfalva, Ákosfalva, Backamadaras–Szentgerice, Nyárádszentlászló–Szenháromság, Székelytompá, Nyárádszereda, Csíkfalva és Deményháza. Megállóhelyek: Meggyesfalva, Lőrincfalva, Jobbágyfalva és Búzaháza.⁶⁵

b) *Maroskeresztúr–Mezőbánd vonal*. 1915. február 1-jén nyílt meg a 21,687 km hosszú vasútvonal. A vonalon 91 híd és átereszt épült, a legjelentősebb egy Maroson átívelő 70 m nyílású híd. Állomások: Mezőbergenye és Mezőbánd, ahol vízállomást is berendeztek. Ezenkívül 4 őrház és 58 útátjáró létesült.⁶⁶

c) *Mezőbánd–Mezőméhes vonal*. 1915. február 1-jén adták át a forgalomnak. A vonal Mezőbánd állomásból indult ki. Nyugati irányba haladva a Marosludas–Beszterce helyiérdekű vasút Mezőméhes állomásába torkolt. A vonal hossza 27,695 km, hegyi pálya jelleggel bírt, és összesen 103 híd és átereszt épült. A pálya mellett 4 állomás létesült: Mezőgerebenes, Fekete, Mezőpagocsa és Mezősályi, továb-

⁶³ A tábla és a kis gőzös. *Székely Napló*, 43. (1913. november 25.) 180. sz.

⁶⁴ *Magyar Királyi Államvasutak. Függelék az 1914/1915 számadási év üzletjelentéséhez*. Budapest, 1916, 6–7.

⁶⁵ Uo. 6.

⁶⁶ Uo. 7.

GIDÓ CSABA

bá Istentava megállóhely. Két helyen rendeztek be vízállomást: Fekete állomáson és Uzdiszentpéteren. A nyílt pályán 4 órház és 73 útátjáró létesült.⁶⁷

d) *Deményháza–Parajd vonalrész*. A hegyi pálya jellegű 23,433 km vasútvonal 1915. október 23-án nyílt meg. Állomások: Nyárádremete, Szovátafürdő és Parajd. Az utóbbi állomáson bővítési munkálatokat is végeztek.⁶⁸ Feltételes megállóhelyet létesítettek Nyárádköszvényes és Szakadát településeken.⁶⁹

e) *Mezőbánd–Kolozsnagyida vonal*. A szintén hegyi pálya jellegű 56,913 km vasútvonalat 1915. október 23-án adták át a forgalomnak. Állomások: Mezőmadaras, Mezősámsond, Szabéd, Mezőrűcs, Mezőszentmárton, Mezőkirályfalva, Nagynyulas, Teke, Kolozsnagyida. Feltételes megállóhelyek: Komlód, Mezőakna és Tekei tanyák.⁷⁰

A történelmi Magyarországon utolsó osztálymérnökségként a MÁV kolozsvári üzletvezetőségének keretében 1915-ben megszervezték a Marostordai Helyi Érdekű Vasút Osztálymérnökséget. Az osztálymérnökségen egy szakaszmérnök, egy irodakezelő, 6–10 pályafelvigyázó és 28–30 pályőr teljesített szolgálatot. A pályafelvigyázó szakaszok székhelyei: Marosvásárhely, Mezőbánd, Mezőkeresztúr, Mezőméhes, Mezőrűcs, Nyárádszereda, Nyárádremete, Teke, Parajd és Ákosfalva voltak. Az osztálymérnökség vezetője Török Kálmán mérnök volt, akit 1919-ben a román hatóságok kiutasítottak Erdélyből. Török Kálmán 1940-től, Észak-Erdély Magyarországhoz való visszacsatolása után a kolozsvári vasúti üzletvezetőség igazgatója volt.⁷¹

Összegzőként elmondhatjuk, hogy a Nyárad menti és mezősegi keskenyvágányú vasutak megépítésével a székelyföldi vasútépítkezések korszaka lezárult. A keskenyvágányú vonal kiépülésével Marosvásárhely ténylegesen vasúti csomóponttá, a mezősegi és nyáradmenti termékek felvásárló központjává vált. Ezek a vonalak nyolc évtizeden keresztül szolgálták a kistermelők érdekeit, majd a második világháború után a Marosvásárhelyen dolgozó vidékiek szállítási eszközeként működtek.

A Nyárad-völgyi vasút hanyatlása az 1970-es években kezdődött. Első lépésben beszüntették a Szováta–Parajd közti szakaszon a közlekedést, a vasúti síneket felszedték, és a pálya helyének nagy része beépült. A vasútvonalra a végzetes csapást a Román Állami Vasúttársaság (CFR) és Traian Băsescu, az akkori közlekedési miniszter mérte, mert arra hivatkozva, hogy a vasúthálózat veszteséges, 1997-ben leállították a forgalmat. Az elmúlt másfél évtizedben a vasútvonal és a hozzá tartozó épületek

⁶⁷ Uo.

⁶⁸ *Magyar Királyi Államvasutak állapota és üzleti eredményei az 1915/1916-iki számadási évben*. Budapest, 1918, 8.

⁶⁹ Uo. 9.

⁷⁰ Uo. 7–9.

⁷¹ HORVÁTH Ferenc: *A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története (1827–2004)*. I., (1827–1944). Budapest, 2004, 117.

Egy megszűnt vasútvonat-hálózat emlékére

enyészetté váltak, vagy más szerepet kaptak, a síneket több helyen illetéktelen kezek felszedték. A nyílt pálya befűvesedett, vagy bokrok nőttek a talpfák és a sínek fölé. Az egykor virágzó keskenyvágányú vasútvonat pőfögő lassú kis mozdonyaival és vonjajaival már csak az emlékekben és képekben él tovább.