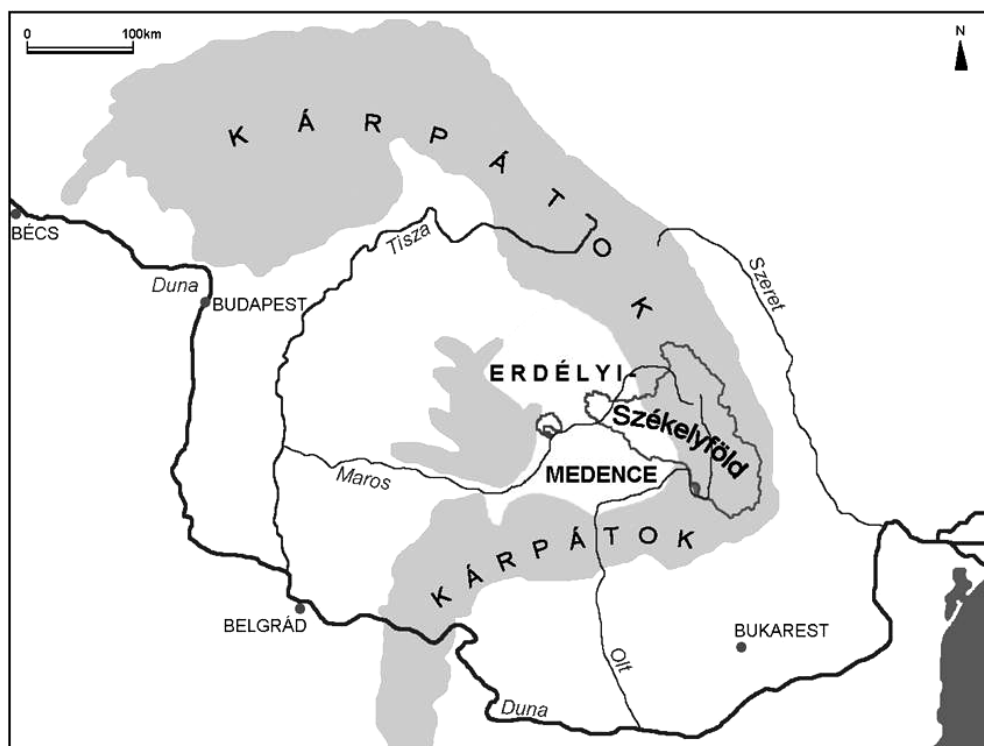


III. Székelyföld a vasútépítés korszakában

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.

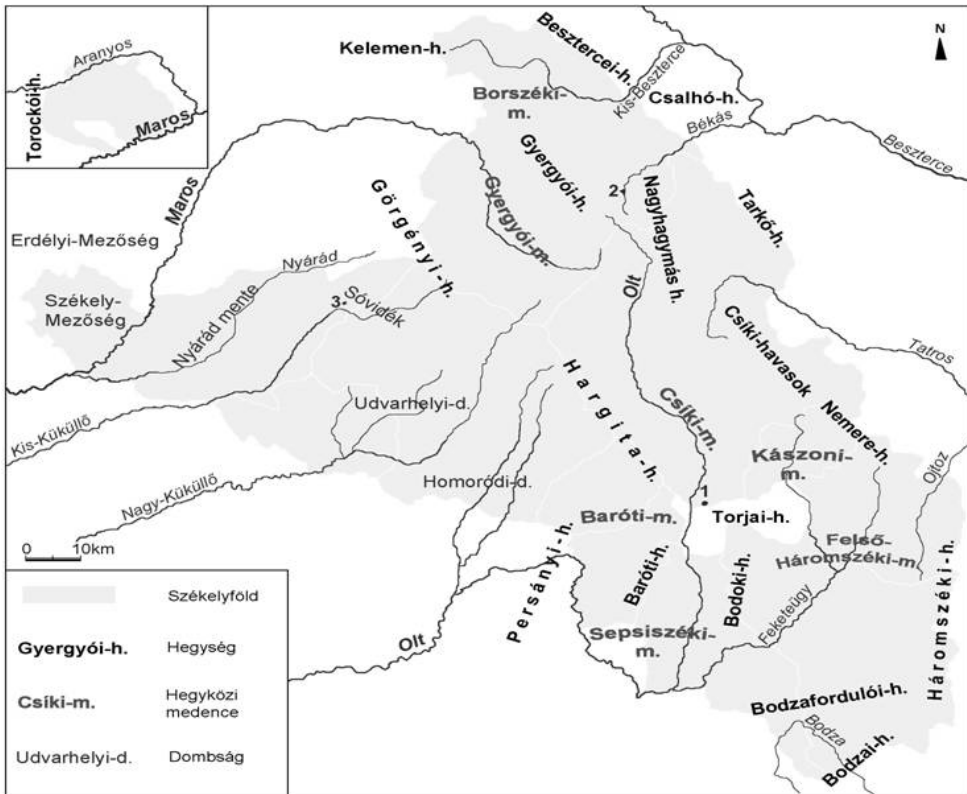
Székelyföld északi és keleti határát a Keleti-Kárpátok hegyvonulatai képezik: a Gyergyói-havasok, Besztercei-havasok, Hagymás-hegység, Tarkó, a Csiki-havasok és a Nemere-hegység. A régió dél-keleti részét a „Kárpátkanyari-hegyvidékként” is emlegetett Háromszéki-, Bodzai- és Brassói-havasok határolják. A Keleti-Kárpátok legbelső 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 Kászoni-patakkaal 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 önigazgatási egységek kialakulását. Így földrajzilag elszigetelt kistajak jöttek létre, hatást gyakorolva a gazdasági és társadalmi fejlődésre. A települések nagy része a folyó völgyek 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.

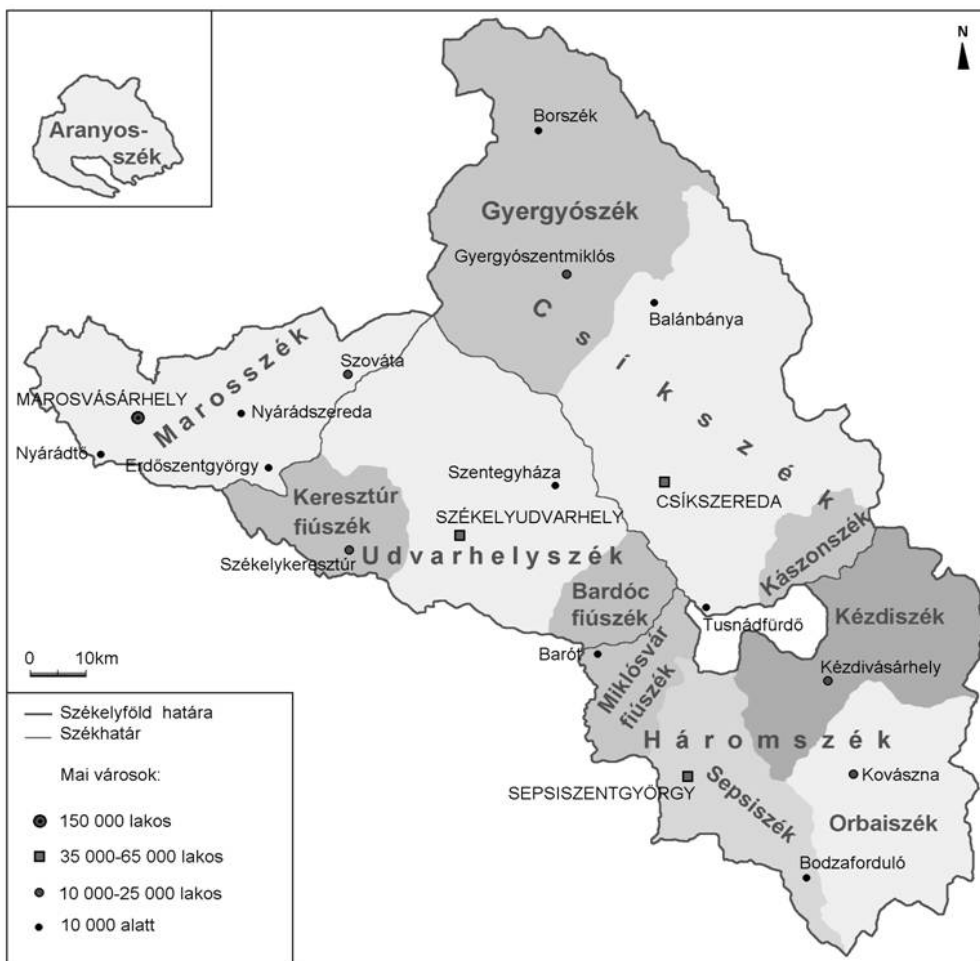
3 Uo.



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 magyarlakta (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 Nyíkö 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	
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 elvesztette 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 Zepezcaner Jenő: *Előtanulmány a megkésétt székelyföldi polgárosodásról.* In: *Korunk*, 1994. 6. sz. 108. (továbbiakban: Zepezcaner, 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 kisgazdaság 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 állatállomány 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 kisgazdaságok 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 Csík 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 Zepezsaner, 1994. 109.

12 Egyed Ákos: *A székelyek rövid története a megtelepedéstől 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, megyénként 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 használták. 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 közvagyonból ügyes üzleti vállalkozók vagy egy-két élelmes közép- és nagybirtokos kezébe. Felgyorsult a paraszti erdők közös birtoklásának felbomlása. A fakereskedők 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 elkezdtek 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 Zsil-völgyi 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. Csíkmegyében 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 Mívelődési 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 üveggyár, a sepsiszentgyörgyi Székely Szövőgyár, valamint a dohánygyár. A nagyobb ipari vállalatok hiányában és a kedvezőtlen mezőgazdasági viszonyok következtében kialakuló munkaerő-főlérség fakitermelés, fa, ásványvíz és háziipari cikkek árusítása vagy fuvarozása révén próbált keresethez jutni. A Gyergyói- és Csíki-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 *Székpatáki Erdőipari Részvénytársaság*, Galócáson a Neuschloss-Naschitzi 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: *Csík, Gyergyó, Kászonszék (Csík 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 Csik, 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 cipézmesterek 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 székelységre 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 a 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 szervezzenek: 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-lében-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 közgazdasági 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 szövetkezet-szervező. 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 munkásviszonyokat 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–Kolombán Zsuzsanna–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, műmalom és két sörgyár. Sepsiszentgyörgyön állami beruházásnak köszönhetően dohánygyár és magánkezedményezésre szövőgyár létesült. Székelyudvarhelyen fűrészgyár, cserépgyár, szeszgyár, bőrgyár 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 kiépülő polgári közigazgatás centrumaivá váltak, helyet adtak a modern polgári állam helyi adminisztratív- és közintézmény-hálózatának. Előnyben 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 évtizedétől közigazgatási, közművelődési és közegészségügyi intézmények székházai épültek a városokban. Sor került a városok modernizálására: villanytelepek létesültek, kiépült a vízvezeték-rendszer, telefonhálózat stb.

Székelyföld gazdasági és társadalmi szinten 1867–1914 között a szerkezeti váltás időszakát élte. A helyi társadalmi erők 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 erősen 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 századelő 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, orvoslátta holtak aránya, hitelintézetek, telefonálások, gyáripari keresők aránya, nem-agrárkeresők aránya, tűzkár elleni biztosítások, jelzáloghitelek nagysága, polgári iskolai tanulók aránya, 100 ezer lakosra jutó kórházi ágyak száma, városodási szint. Beluszky, 2000. 316.

52 Beluszky, 2000. 318.

1. A Magyar Keleti Vasút Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonala

Marosvásárhely a Mezőség, a Maros- és a Nyárádmente, a Küküllő völgye, a folyókat egymástól elválasztó dombvidék, valamint a szomszédos hegyvidék és erdővidék lakóinak vásáros központja volt.⁵³ Erdélyben Kolozsvár, Nagyszében 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

Első látásra megtévesztő az iparban érdekeltek 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 gyárpar, 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, Alsófehér, Küküllő vármegyéken, és Marosoroszfalu révén Naszód vidékén is. Marosszék esetében Marosvásárhely város mellett a vasút a nyárádgálfalvi járás három települését érintette: Meggyesfalvát, Maroskeresztúrt és Nyárádtöt. 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 ífj. 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 Kutyfalvánál 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 kutyfalvi telepen felhalmozott faanyag feldolgozására gőzfűrészt állítottak fel.⁶⁸ A Kutyfalván állomásozó angol mérnökökről 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 kormánynak

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 Nyárádtőig 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 szekeret 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 ősön 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 Marossszék elöljáróit, hogy a kormány intézkedéséig a pálya építéséhez szállított anyagot vegyék őrizetbe.⁷⁸ A meggyesfalvi bírósági 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 Mureş (Marossszék Hivatalos iratok) (továbbiakban SM) Fond 23. Nr. Inv. 136. 1871–63.

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

gálfalvi járási dullo⁷⁹ 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 meggyesfalvi bírónak a szék királybírájához 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 felelőség 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 örököt 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 elöljáróit, hogy a vasútépítési anyagok és eszközök eltávolítása „*szükség esetén tetteleg is megakadályozandó*”.⁸³ A Waring építési cég helyi alkalmazottai tiltakoztak a lefoglalás ellen. Március 8-án James Murdoch vasútépítési osztályfőnök jelentette a Marosszéki elöljáróknak, hogy a nyárádtői 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 Rápolthy Károly 1871 áprilisában: „*Itt a kutyfalvi angol város. Néhány szomorgó fehércseléd támoltyog a deszkautcák falai előtt: a kémények nem füstölnek, a nagy baromfiketrecek üresek, nem sűrűg malac csorda a bódék között, s még a tábori csapszék cégérét is elvitte a tavaszi szél (...)* Több ez ünnepi csendnél, nem feltámadás ünnepi eszméjétől van úgy megilletődve az a néhány fehércseléd. John

79 Járásai dullo, 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 elérverezték.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 Nyárádtőig elébe mentek egy külön mozdonyal.”⁹² A polgárság képviselőit a vasúti személyzet Nyárádtőn reggelivel kínálta, amit Marosvásárhelyen a helyi előkelők a „Pest szállodában” egy vacsorával vizionoztak.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 vegyesvonat érkezett vagy indult Marosvásárhelyről, érintve Nyárádtő, 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.

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–Újszöny–Bécs, Pest–Esztergom–Jalna, Újszöny–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 készítő mozgóterét 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 gondolkoztak, 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 alépitménnyel 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 Építész 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 önerejére 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 üzemkezelése 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 segíelyezni. 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 terveket bemutatták 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 terveket 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 eliteje 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 költséges 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 költséges 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 terveket 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 tulajdonképpen,

110 Gidó Csaba: Vasútépítő munkások és vállalkozók Székelyföldön. In: *Areopolisz. Történelmi és társadalomtudományi tanulmányok* X. (szerk. Hermann Gusztáv Mihály-Kolumbán Zsuzsanna-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 szolgálták az illető vasút végleges engedélyezésének alapjául.

Az előzetes engedéllyel rendelkező személy vagy csoport, ha a közigazgatási bejáráson 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 tőzsdei forgalom nagy részét törzsrészcénnel bonyolítják. A törzsrészcénnel minden évi jövedelemből tarthatnak számat 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 osztalékelőbbséget jelentett. A részvények törlesztése az év első felében megejtett sorsolás által történik. A kisorsolt részvények számaikat közzétették 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 Törvénytárban. 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 elvesztett földek telekkönyvezése egy hosszan tartó folyamat volt, sok esetben a vasút megnyitása után is évekig elhúzódott.

A tulajdonképpeni vasútépítési munkafeladatok a következők voltak: a) alépitmény, b) felépitmény, c) magas-épitmény.

Az alépitményhez 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 felépitményhez tartozó munkák: sínek, kapcsolószerkek, váltók és keresztezések, fordítókorongok és tolópadok, talpfák lefektetése.

A magas építványhoz 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 közegei által ellenőrizte, az ebből felmerült költségeket a helyi érdekű vasút építójének 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 kialakult összeg esedékes részét.¹²²

A vasúti építkezés része volt a távírda 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 pótolták.

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 tervezetét, 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.

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 Marosszéken 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 tervzetben 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 Marosszék évnegyedes bizottmányi gyűlése, szeptember 19-20-ikán. *Székelly 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 Gräber 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 kavicsbordásnál 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, pályaórház 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 diadalívvel 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 estéjén Szászrégenben színházi előadást és táncestélyt tartottak a város nagyvendéglőjében.¹⁴⁵

A Marosvásárhely–Szászrégen vonalon napi két vonatpár közlekedett.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 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. A marosvásárhely–szászrégeni vasuton. *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 mőtárgyaival 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 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.

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 elöljárói 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–Magyarós–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 érdeköbbe, figyelembe nem lett méltatva feliratunk.*”¹⁵¹

A fővasútvonal-terv elkészítését követően Udvarhelyszék elöljárói kérték, hogy a Héjjasfalvára tervezett állomás helyett a szék területén lévő újszékelyi határban létesüljön vasúti állomás. A Magyar Keleti Vasút Segesvár–Brassó közötti vonalának bejárási 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 Közlöny* 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 zsákutcányi 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, Lengyelfalván született, 1846-ban elhagyta szülőföldjét családjával Konstantinápolyba utazott. Beutazta Közép-Keletet, Egyiptomot, Nyugat-Európát. Jó kapcsolatba került az emigráns Kossuthal. 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. Tulajdona 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.

Székelyudvarhely–Csíkszereda–gyimesi határszélig 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–Székelyudvarhely 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 Székelyudvarhelyig építendő vicinális vasútra, [...] A február 8-án tartott rendkívüli közgyűlés legérdekesebb tárgya volt a tervbe 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, képzelődésen 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 vezetették ki. Több előny lenne a gyergyói útból, mint a Héjjasfalva–Székelyudvarhely 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 Székelyudvarhely kormánypárti képviselőjeként került be a parlamentbe.

160 *Kibédi Biasini Domokos* politikus, 1881-ben Udvarhely vármegye Oláhfalú 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 Dész–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 puccs szervezője. Francia orientáció híve, híres volt parlamenti vitáiról. Jelentős szerepet tölt be Udvarhely vármegye gazdasági és társadalmi életében.

164 Daniel kézirat, 208–209.

165 *A nagy-küküllő-völgyi 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 őrházat, 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 ámitás, 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 pénzintézetet 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 anyaszékeknek 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 Hargita 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 engedélyét 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 érdekelteken 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 levéltári iratcsomó 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 Kutlányá 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, Bögözben 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 Leszámítoló 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.

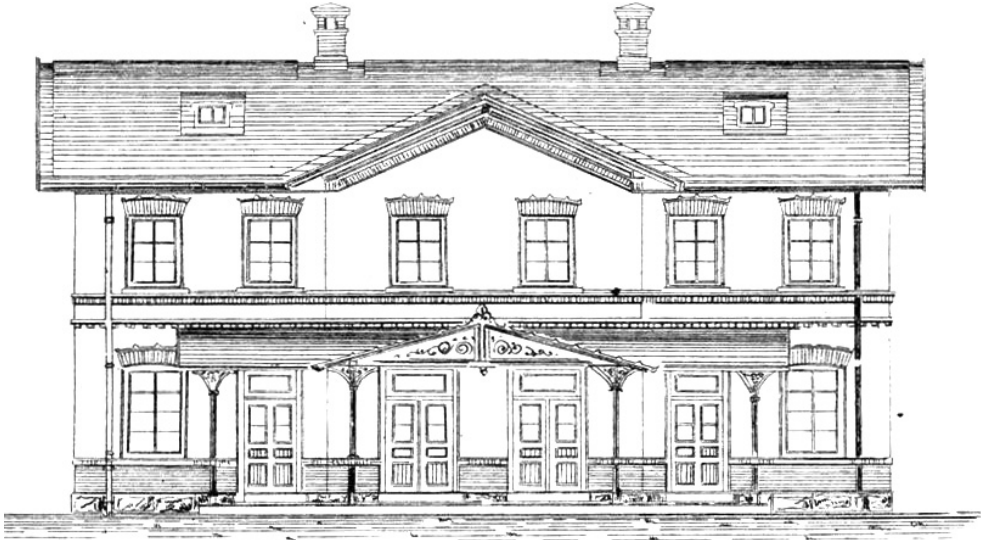
181 Daniel kézirat, 248.

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

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

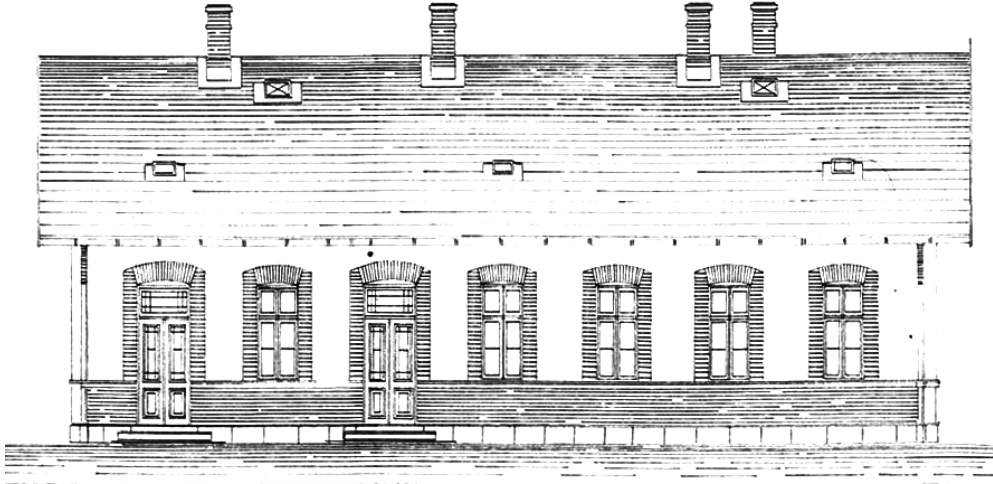
184 Uo.

Dálya felőli nézet.



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

Dálya felőli 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, tikkára, stb., kik a nagy fizetéseket Udvarhelyen, a nyáron át pedig Homoród-fürdön vígságokra költötték. A vállalkozó azt hívén, hogy emberei legszorgalmasabban dolgoznak külföldi fürdön töltötte nejevel 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 helyfekvésénél 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 Kutlány János fővállalkozó azon vádja, hogy nem mindig tudta megfelelően ellátni feladatkörét az építésnél. Kutlány a vasút átadását követően elbocsátotta állásából Grábert.¹⁹¹

187 Itt a székelyudvarhelyi vasútállomás helyének kiválasztásáról van szó.

188 Székelyudvarhely egyik legrégebb 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 verejtékkal 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 politikusi 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 elsőbbségi 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 törzsrészesvényekből befolyó összegben 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 vasútépítésre 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 pályafelügyelő, 46-62 pályőr teljesített szolgálatot. A pályafelügyelői 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 Héjjasfalva–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 területet és 103 139 lakost. Statisztikai adatok alapján felmérte, hogy milyen áru- és személyforgalommal rendelkezne 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 évenként 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 zúrzavarban 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 Gyergyó-újfalú 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, 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 zeteleka-gyergyóújfalvi. *Csíki 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–Marosnyíre–Gyergyószentmiklós–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy vonalszakasz, a maga 183,5 kilométerével, mintegy 7 millió forintba került volna, kilométerenként 38 ezer forintba.²²² Érdeemes 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 vonalakhoz 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.

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 előmunkálatot kérő személyekkel.²²⁶

A közlekedési minisztérium – mint ahogy az alábbi táblázatban is láthatjuk – 1888 februárjában összehasonlító kimutatást készített az erdélyi, érvényes előmunkálati 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–Fogaras 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 előmunkálati 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 törekuszenek, miért is a két fél tervezet, verseny-tervezet jellegével bír (...). A gróf Nemes János tervezet ellenben a Huszár és Ugron tervek 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 előmunkálati engedélyt a Nemes-féle tervre, de ekkor még elsősorban a Huszár vagy az Ugron vasúthálózat-tervet látta megvalósíthatónak. A minisztérium vizsgálta azt 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–Szekelyudvarhely 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–Marosnyíre–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 bizottmányának 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 területet 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 gyáripar 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, Csernátfalva 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 vágányokon közlekedő, helyi forgalmat lebonyolító vasutakat neveztek.

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 kommandói faipari telepeinek kiépítése.²⁴⁰

A közlekedési minisztérium kérésére Horovitz János részletes terveket 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 márciusára, Baross miniszter rendeletére megtörtént a háromszéki vasútvonal közigazgatási bejárása és 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 háromszékmezei vasútügy és az iparfejlesztés. *Székely Nemzet*, VII. (1889. január 15.) 9. sz.

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

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

243 A klastrom-utca kapuja. *Székely 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–Hosszúfalu 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 kökösi hidat.²⁵⁶ A munkálatok egyes helységekben 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 kökösi 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 kökösi 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 virágfüzerekkel 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 ismételtelen 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 kiállítás 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–Hosszúfalu 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 Hosszúfalu végállomás között Brassó–Sétatér, Honterus és Noah közbenső állomások, továbbá Főtér kitérő állomás létesült. Vízállomás épült Brassó–Sétatér és Hosszúfalu 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 pilléreken nyugvó vasszerkezettel, a Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely vonalrészén lévők pedig fájármokon 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, Imecs-falva 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–Hosszúfalu vonalakra, mintegy

272 MÁV, 1891. 8.

273 Uo. 9.

274 Uo.

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

276 Lăcrișeanu–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 jegyfuzeteket és egyhavi tanulóí 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 utátjáró és 49 műtárgy 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 pályáőr 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 ojtói határvonalig és onnan Onești-ig ahol csatlakozott volna a moldvai vasúthálózathoz.

Tervek készültek egy Kászon-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, Kiskászon és Szárazpatak községek érintésével, Kászon-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 gözös”, zsákutcában végződött. Ez kihatással volt a vasút forgalmára és Kézdivásárhely fejlődésére.

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 tőkeerős 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 kászon-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 vármegyét a Maros-völgyi, míg Udvarhely vármegyét 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 álláspontra juttatta a Kis-Küküllő felső völgyében lévő településeket.

Kis-Küküllő vármegye alispánja, Gál Domokos, mint a vonal egyik engedélynyese, 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 útépítéshez szükséges anyagot távolról kellett szállítani. A vármegye a vasúttól remélte, hogy könnyebben tud majd útépítési 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 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 e 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 közigazdasági fejlődésében. Kivívja 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 Țirnavă Mică (továbbiakban PJTM) (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 Leszámítoló 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 törzsrészvényeket.³⁰⁹ A későbbiekben kiderült, hogy egyetlen Udvarhely vármegyei község, még Gáspár Gyula, a korondi fürdő bérlője, vagy Reitter József, a parajdi gyufagyáros sem jegyzett törzsrészvényt.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 törzsrészvény-megajánlások érdekében, a kormánnyal az engedély és az állami hozzájárulás elnyerése céljából, és természetesen az építkezési vállalkozókkal, akik megajánlásoktól és engedélyektől tették függővé az építkezések megkezdését.

A Vasúti Végrehajtó Bizottság erőteljes propagandát fejtett ki a vasútépítéshez szükséges törzsrészvények megajánlásának ügyében. A helyi érdekű vasutak segélyezésére megajánlott törzsrészvény-hozzájárulásokat mindig készpénzben fizették. Az összeget már az építés előtt vagy legkésőbb az építés folyamán az építkezési vállalkozóknak át kellett utalni. A községek a törzsrészvény-hozzájárulást, ha idefordítható készlettel vagy jövedelemmel rendelkeztek, akkor abból, ha pedig nem volt pénzüik, 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 hosszúaszói 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 érdeket, másrészt azzal érvelt, hogy a vonal elérhető közelségbe hozná a parajdi sóbányát, amely állami monopólium. A Pénzügyi Minisztérium kijelentette, hogy parajdi só 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 államérdek, 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 vonalrészét álutakon 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 akadálya.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 képviselőiben 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 vasút 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 Építész 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 Püskösti 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 Sóváradiig 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.

Törzsrészcsejnynt vásároló intézmények	Összeg
Kereskedelmi Miniszterium	480 000 Ft.
Földművelésügyi Miniszterium	25 000 Ft.
Pénzügyminiszterium	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 bejárására.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 téglá 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 cirkalmazzák kora reggeltől késő estig az útirányt. Minden napbarnított s kissé szokatlanabban 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 engedelményes társasággal.”³⁵⁰ A vasút által elfoglalt területek azonban több esetben konfliktusok forrásává 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 építésekor, ami újabb birtokviszony-változást okozott néhány községben, ezek pedig újabb nézeteltérések forrásává 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 helységnél 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 (...) zavarok keletkezhetnek...”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 sövényke-ritéseket 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 ünnepségeken 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 királyné.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 bírálhatja, 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 Csíki 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 fővonalról 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 hídmester és 35 pályaoír 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 sókitermelését. 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. Sóvárádot közbelső állomássá alakították át.³⁷⁶ A 11 km-es Sóvárád–Parajd vonalrészlet 1906. március 2-án adták át a forgalomnak. A völgypálya 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, Szovátaának 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.

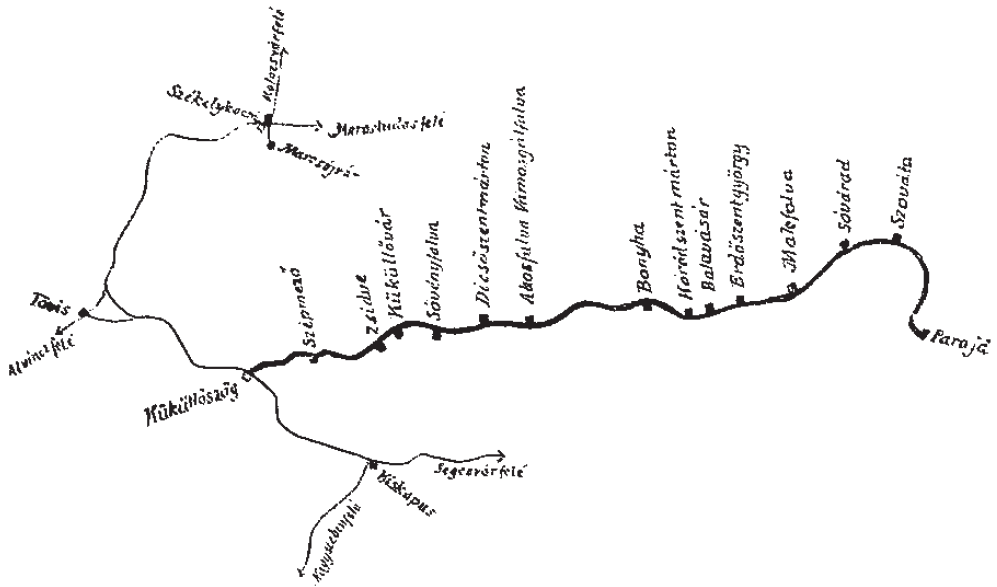
374 A sóvárád–parajdi vasút. *Székely-Udvarhely*, XI. (1905. március 5.) 19. sz.

375 MOL Z 1527–30. doboz. 1905–236367.

376 Uo.

377 Horváth, 1996. 184.

Kisküküllő-völgyi helyi érdekű vasút.



16. ábra. A Kis-Küküllő-völgyi vasút eredeti vonaltérképe.³⁷⁸

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 utoljára a Kárpát-medencei vasúthálózatba. Főként az ellenzéki képviselők részéről fogalmazódott meg az a vád a magyar kormányval 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 ásványtelepeit 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 építőknak 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 vasúthálózatához. A Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonal átadásakor sokan azt hitték, hogy a vasút építése rövidesen folytatódni fog Székelyudvarhelytől, a Libán tetőn át, Marosnyíre 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.

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 érdekelttség 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 készíthetők, 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 Kovacsevics Tamást nevezték ki, a máramarosszigeti 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–Somogyoszob 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–Marosnyíre–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

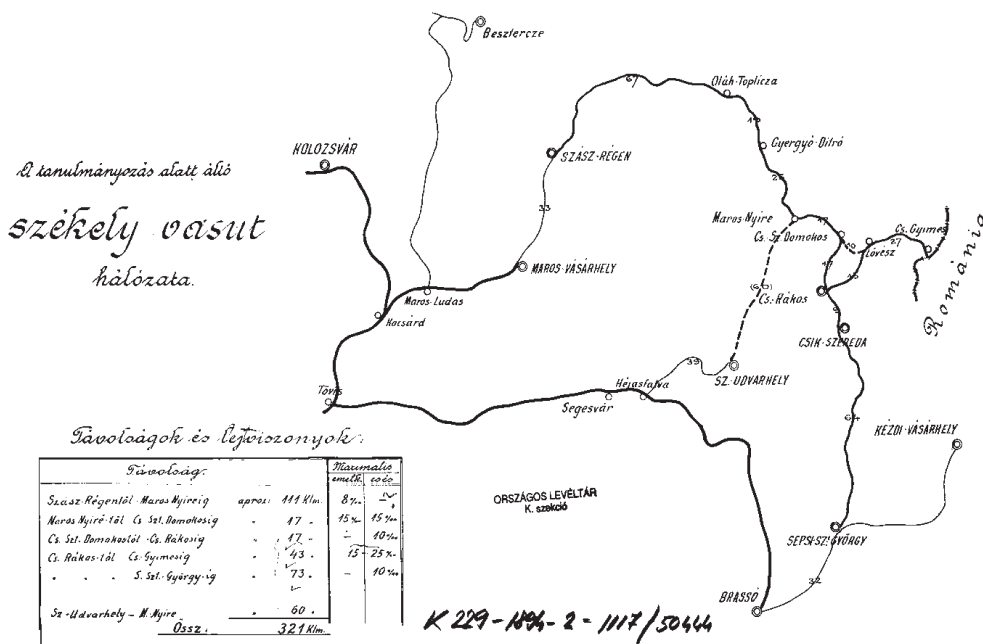
382 Arhivele Naționale Direcția Județeană Covasna (a továbbiakban ANDJC) (Román Országos Levéltár Kovászna Megyei Kirendeltsége) Prefectura Județului Trei Scaune (továbbiakban PJTS) Háromszék vármegye. Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 7. 1893–6361.

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-18945-1117.

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 elrendeltetik.”³⁸⁹

A kormány a tervezett vonalak közül elsőként a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes vasút kiépítését határozta el. A minisztérium a MÁV Igazgatóságát takarékosra 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 vonalrész 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 Mélik 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. *Csiki 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 alépítmenyi 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–július 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 kavicszállító 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 közlekedhessenek.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. *Csiki Lapok*, VIII. (1896. július 29.) 31 sz.

405 Az első vasúti gőzmozdony bevonulása Csík-Szeredába. *Csiki Lapok*, VIII. (1896. október 14.) 42 sz.

406 MOL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–3382.

407 Csíki 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 Acélgár 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. *Csíki 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 sziklabevágásoknál, 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 legelőkéért 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 nyertesén. 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 úthelyezéseket 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 felügyelősége 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 vasútépítőkkel 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 történetekkel, 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 közúttal 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 üvegyár 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 képviselte magát a vasúti és gőzhajózási felügyelőség, a posta és távirda 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 állást 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 1897/1899. 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 táviró 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 siettetett a 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 megmérkeztek a mállhamérlegen. Az eredményt leköszölte a *Csiki 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. *Csiki 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 gyepliburkolatok, sövényfonások, kövezett védművek több helyen hiányoztak. Ezeket a vállalkozóknak saját költségükön kellett pótolniuk.⁴³⁰ Az építkezési vállalkozóknak az alépitményi munkákra átlag 1 évet, míg a felépitményekre 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 lóvési 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 1897/1899. 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 lóvési 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–Körösmező–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 szólt, hogy jelentős pénzügyi tőkével, megfelelő felszereléssel és széleskörű tapasztalattal rendelkeztek a nehéz hegyi vasútpályák építésében. A vállalkozók korábban együtt dolgoztak a Máramarosziget–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 Gyimesfelsőlok, Gyimesközéplak 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 órházat 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 kitérőig 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 határszélt, 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 szolgálatnál: három földmérő és egy díjnok. A MÁV az alépítményi 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 teletüzdelt Gyimesi határszélíig 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 lóvési – alagútja.⁴⁴³ Az alagút délnyugati (bejárati) oldalán 1894. október 5-én, az északkeleti (kijárati) oldalán 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 lóvési alagút volt az első magyar alagút, amelyet teljes hosszában szabálytalan terméskővel 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 kitűzött 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 acélanyagok szállítási költsége a Diósgyőri Vas és Acélgyártól Székelyudvarhelyig 619,3 kilométeren és mintegy 750 kocsirakományra kiszámítva 8 895 forintot tett ki. Jelentős mennyiségű faanyag érkezett Kolozsvárról Székelyudvarhelyre, mintegy 530 kocsirakomány, 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 Gyimesfelsőlőig 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 patakot. 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 boltozattól állt. A pillérek alig 3 m mélységben fekvő gneisz (gránit) sziklára voltak alapozva. Mind a hat köpillér egyforma szélességgel készült, ezért valamennyi boltozatot egyidőben 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 Máramarosziget–határszéli vasút Fejes patak hídjá 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 Építész Egylet Közlönye*, 1897. 31 köt. 9 füzet. 372.

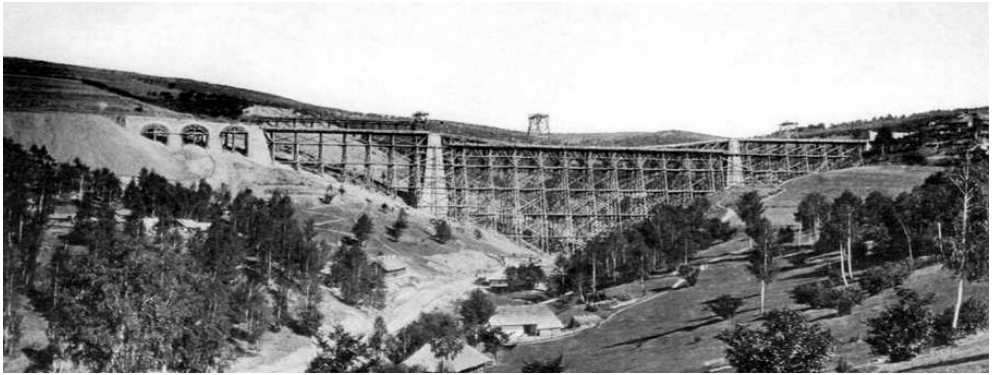
452 Uo. 378.

453 Görög Sándor: *A vasutak építése*. Budapest, 1910, Wodianer. (Közlekedési Szakkönyvtár I. 31-32.) 104.

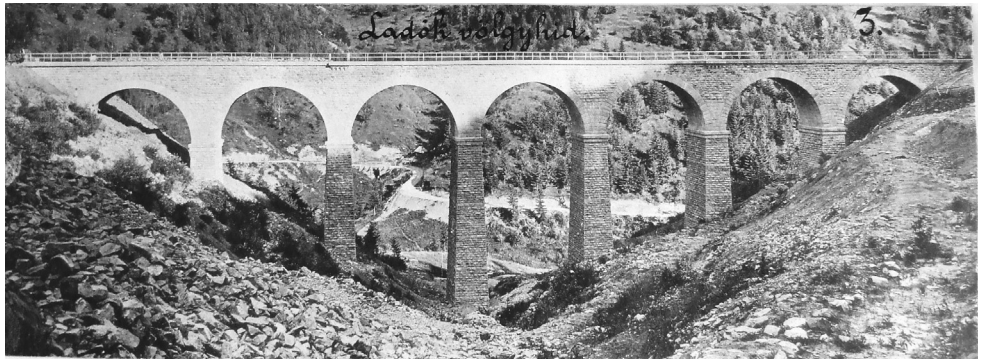
454 MOL K 229–627. csomó 2. tétel–1896–28914.

455 MOL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–6000.

456 A gyimesi határlépcső átvétele. *Csiki Lapok*, XII. (1900. július 25.) 30. sz.



20. ábra. Csíkszereda–Gyimes vasútvonalon a Karakó völgyhíd.⁴⁵⁷



21. ábra. Ladók völgyhíd 1897-ben⁴⁵⁸



22. ábra. Csíkszereda–gyimes vonal Tatros völgyhídja.⁴⁵⁹

457 Rigó László Szabolcs csíkszeredai mérnök gyűjteményéből.

458 MOL. K 229–800. csomó 2 tétel - 1898.

459 Rigó László Szabolcs csíkszeredai mérnök gyűjteményéből.

Az építkezéseket hátráltatta, hogy 1896–1897 telén, majd 1897. augusztus és szeptember hónapokban több helyen töltéscsúszás történt. Ezekben a helyeken szivóárkokat kellett építeni. A tőzeges, süppedékes területeket feltöltötték, a talajvíz elvezetésére vízelvezető 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 ablakengelyes, 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 távirat 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 Szabolcs csíkszeredai mérnök 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 pályarész, 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 természetesen, 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 kocsmák 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 Gyimesbükk–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 Szabolcs csíkszeredai mérnök gyűjteményéből.

474 Rigó László Szabolcs csíkszeredai mérnök gyűjteményéből.

pénzszemmel is.⁴⁷⁵ A román vasút megnyitása hatására Csíkszeredában Pénzváltó Bank létesült, Gál József és Balázs Dénes neve alatt, ahol mindenféle idegen pénzt, 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.

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 hátralévő két szakasza, a Madéfalva–Szászrégen és Marosnyíre–Székelyudvarhely vonalak minél hamarabb megépüljenek. A minisztérium számvevősege azonban már 1896 novemberében jelezte, hogy megfelelő pénzösszeg 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 hirdetés. *Csiki Lapok*, XI. (1899. február 8.) 6. sz.

476 Pénzváltó-Bankot. *Csiki Lapok*, XI. (1899. április 12.) 15. sz.

477 Az osztálymérnökségen átlag egy-két szakaszmérnök, egy irodatiszt, egy gyakornok, 8 pályafelügyelő, 48–52 pályaoír teljesített szolgálatot. Pályafelügyelői székelyek voltak: Csíkszereda, Lóvész, Csikgyimes, Szépvízszentmihály, Sepsibodok, Bükszád és Tusnád. Az osztálymérnökség vezetői voltak: Szokolay István (1896–1904), Ferenczy Géza (1904–1908) és Aczél Ödön (1908–1918). Horváth, 2004. 115.

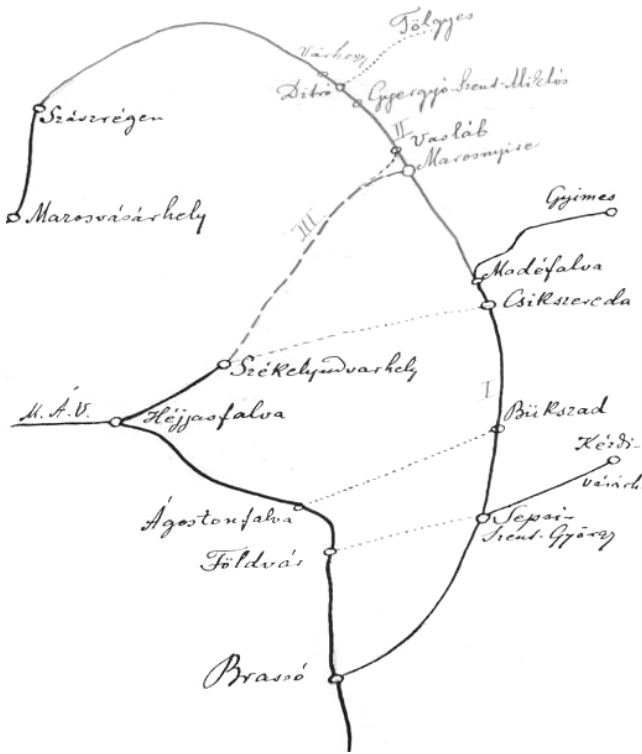
478 MOL K 229–627. csomó 2. tétel–1896–65796.

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 indokolták 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 Borszéky Soma országgyűlési képviselő terjesztett elő. Borszéky 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. (Borszéky, 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 törzsrészevény szolgáltatásra igényt tarthatnának.⁴⁹⁷ Ezáltal egy hasonló jellegű nézeteltérésre került sor Maros-Torda vármegye esetében, mint korábban

492 Borszéky, 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; Gyergyószentmiklós–Madéfalva; Déda–Gyergyószentmiklós. 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 engedélyokmány elnyerése 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. Vízzolgáltatásra Déda állomást rendezték be. Az állomásokon kívül 24 őrház 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), Körmend–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), Bánffyhunad–Kelecel (Kiskalota) HÉV (1911).

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 Tekerőpaták között és a madéfalvi vasútállomásnál.⁵⁰⁶

Egyes becslések szerint mintegy 2000 ember dolgozott a Gyergyószentmiklós–Madéfalva vonalon. A *Csiki Lapok* szerint „*az átlag 2037 munkás közül 43,4 százalék idegen volt mivel a hazai munkások az emelt bérek dacára is nagyszámban hazamentek.*”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 völgyhátság, 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 Losoncvidéki 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. *Csiki Lapok*, XVIII. (1906. augusztus 15.) 33. sz.

508 A gyergyószentmiklói vasút. *Csiki Lapok*, XIX. (1907. szeptember 11.) 37. sz.

509 Épülő csíki vasút. *Csiki 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/Szt%C3%A9nyi_J%C3%B3zsef. (letöltve: 2011.02.16.)

511 *Ludvig Gyula* (1841–1919) vasútépítő mérnök, oklevélét a brüsszeli egyetemen szerezte. A kiegyezést 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 elnökgazdája. <http://mek.nif.hu/00300/00355/html/ABC09006/09667.htm> (letöltve: 2011.02.16.)

512 A madéfalva–gyergyószentmiklói vasút megnyitása. *Csiki Lapok*, XIX. (1907. december 11.) 50. sz.

hossza 46 km volt. A vasút Madéfalvából kiindulva érintette Csíkrákos, Madaras, Csikkarcfalva, Csíkszentdomokos, Marosfő, Vasláb, Tekerőpatak, 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 napibérért 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. *Csiki Lapok*, XX. (1908. április 29.) 18. sz.

515 *Schiffer Miksa* (1874–1944) budapesti építész, építési vállalkozó, ingatlantulajdonos, nagyvonalú mecénás. A nagyváradi Igazságügyi palota (1898) kivitelezője. Marosvásárhelyen 1911–1913 között épülő Kulturpalotájának 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. *Csiki 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, Bánffyhunyadról 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 völgyháza 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–Szászrégen vonalat. A kolozsvári vasúti üzletvezetőség keretében 1908-ban megszervezték a gyergyószentmiklósi vasúti osztálymérnökséget, amely a 121 kilométeres Déda–Madéfalva vonalra terjedt ki.⁵²⁸

522 Uo.

523 A székely körvasút megnyitása. *Csiki Lapok*, XXI. (1909. április 7.) 15. sz.

524 A székely körvasút megnyitásának küszöbén. *Csiki Lapok*, XXI. (1909. augusztus 11.) 33. sz.

525 Jobb vasúti összeköttetés. *Csiki 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 pályafelügyelő és 44–50 pályőr teljesített szolgálatot. A pályafelügyelői szakaszok székhelyei: Gyergyószentmiklós, Csíkszentdomokos, Marosfő, Maroshévíz, Déda, Csíkmadaras, Palotailva, Várhegy és Ratosnya. Osztálymérnök: Kondorossy Kornél 1908–1919 között. Horváth, 2004. 116.

4. Székelyföldi normál nyomtávú vasútvonal tervek

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 csűrkaput 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 megfelelné (...) 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 irány felelné 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 Kovacevics 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–Kőhalom 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 *Csíki Lapok*, a *Csíkszereda*, a gyergyószentmiklósi *Gyergyó* stb. újra és újra felvetette a ki nem épített vasútvonalak kérdését. A *Csíki 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 készítettek 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 felrótta a kormánynak, hogy „*a Beszkideken sokkal drágább vonalat épített az állam a ruténok érdekében és most a székelyeknek nincs pénz!*”⁵³⁹ Pap Béla újságíró egy újabb cikkében, a *Csíki Lapokban*

534 Új vasútvonal építési terv. *Csíki 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. *Csíki Lapok*, XXIII. (1911. április 12.) 15. sz.

537 Uo.

538 Üdv a munkának. *Csíki 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 vízvásztón létesítendő Tolvajos megállótól Hargitafürdőig szárnyvonal vezetett volna. A fürdőhelységtől a Hargita tetőre fogaskerekűvel 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 nagyszebeni 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 vasutjai. *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 vasútért. *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 vasútvonal építési 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 kapcsolat 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 Máréfalva 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 vízvázalstójának 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–Csíkszerda 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. Szentegyházasi 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 a 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.

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-szorosi 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.

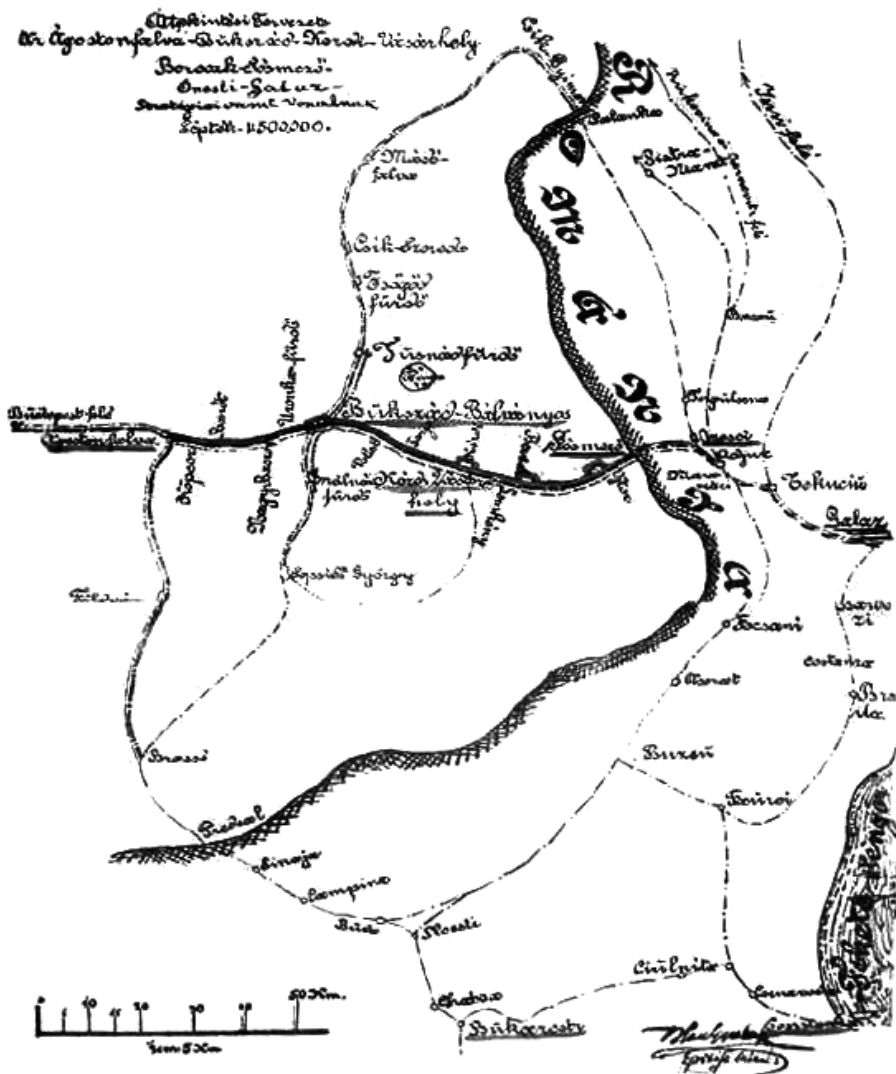
559 ANDJC PJTS Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 3. 1911–2952.

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 vasútvonal terve.⁵⁶⁴

A helyi érdekű vasútervek közül érdemes megemlíteni gróf Tholdalaghy László,⁵⁶⁵ Blau Gyula budapesti mérnök és Albertin Géza bükszádi fürdőigazga-

564 ANDJC PJTS Fond 9. Nr. Inv. 1. dosar 3. 1907-842.
 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.)

tó,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

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

566 Ágostonfalva MÁV állomás–Köpec–Barót–Nagybacon–Bükszád MÁV állomás–Mikóújfalu–Torja–Kézdivásárhely–Bereck–Ojtozi–Sósmező. Albertin Géza bükszádi fürdőigazgató 1906-ben 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 Daniel 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.

572 Rác, 1917. 39.

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 Marosszék Nyárád 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 Nyárád mentiek zöldséggel és erdőipari termékekkel, míg a mezőségiek elsősorban gabonafélékkel voltak jelen.

A helyi közösségek, érdekeltségek a 19. század végén felkarolták egy helyi érdekű vasút kiépítésének gondolatát, Marosvásárhelyről kiindulva a Mezőség, illetve a Nyárád 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

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 Építész Egylet Közlönye*. 26. évf. 1892. 10. sz. 331.

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 Nyárád-menti térségnek az összekapcsolását Marosvásárhellyel.

Vasúti előmunkálatot kérő személyek	Időpont	Vasútvonal iránya
Filep Albert királyi tanácsos	1895	Marosvásárhely–Mezősályi–Mezőméhes csatlakozva a Marosludas–Beszterce vasútvonalhoz. ⁵⁷⁵
Tolnay Regináld	1895	Marosvásárhely–Nyárádszereda–Szováta ⁵⁷⁶
Berzenczey István	1896	Marosvásárhely–Koronka–Nyárádszereda–Szováta–Parajd–Korond ⁵⁷⁷
Iffy báró Solymossy László és Zárándi Knöpfler Elek	1897	Marosvásárhely–Nyárádtő–Nyárádszereda–Szováta ⁵⁷⁸
Réthey Ferencz budapesti vállalkozó	1904	Apahida–Pusztakamarás–Kissármás–Faragó–Szászrégen ⁵⁷⁹
Maros-Torda vármegye Gazdasági Egyesülete	1904	Radnót–Mezőbánd–Mezőszentmárton–Oroszfája ⁵⁸⁰ (Kömlöd-völgyi vasút) ⁵⁸¹

X. Táblázat. Vasúti előmunkálati engedélyek Maros-Torda vármegyében.

- 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 Nyárádmenti vasút segélyezési ügye. *Maros-Torda Vármegyei Hivatalos Lap*, V. (1904. március 17.) 11. sz.
- 579 Az Apahida–szászrégeni 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.

A vasúti előmunkálati engedélyt kérők a térség közéleti személyiségei közül kerültek ki. Kezdetben a mezőségi és a Nyárad-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 Nyárad-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 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

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 Nyáradmenti és mezőségi vasutak kiépítése. *Maros-Torda Vármegyei Hivatalos Lap*, VIII. (1907. május 30.) 23. sz.

585 Uo.

586 ANDJM Primăria Târgu-Mureș. Acte Technische (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.

és ott közúti vasútként működjön, részben forgalombiztonsági okokból, másrészt az utcák nem voltak alkalmasak a vasút elhelyezésére.⁵⁹¹

A keskenyvágányú vasúthálózat közigazgatási bejárására 1908. szeptember 29. és október 6. között került sor.⁵⁹² A Kereskedelmi Minisztérium az alépítmény 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.⁵⁹³

A székely vasut ügye.



A mai pénztelen világban így képzeljük a nyárádmenti személyszállító vonatot.

28. ábra. Karikatúra 1900-ból.⁵⁹⁴

591 Uo. 1910–20572.

592 Uo. 1908–8642.

593 Uo. dosar 27. 1909.

594 A székely vasút ügye. *Vasárnap*, I. (1900. november 18.) 1. sz.

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 tárgyalta az engedményesekkel, azonban nem tett végleges nyilatkozatot a vasútépítésre vonatkozóan, sőt újabb és újabb haladékokat kért. Ezért Bethlen István országgyűlési képviselő és Déry Zoltán államtitkár javaslatára az engedményesek 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 Helyiérdekű 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.

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

596 ANDJM PTM-AT Fond 9. Nr. Inv. 109. dosar 27. 1909–6057.

597 Uo. 1910–4.

598 Uo. 1910–10532.

599 Uo. 1911–3095.

600 A polgármester expozejája. *Szekely Napló*, XXXXI. (1911. február 14.) 25. sz.

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 Radnótiig, 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 az alispán és a vármegye tisztviselői 1911 őszén 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 érdekelt minisztériumoktól kérjék a vasút engedélyezését és az építkezések mielőbbi

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.

609 Uo.

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 Járadékbank 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 Kolozsnagyvidáig vezető fővonalakból és ez utóbbi vonal Mezóbánd állomásától a marosludas-besztercei helyi érdekű vasút Mezóméhes 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 vajúdas 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 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

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.\(letoltve:2011.04.24.\)](http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=7171.(letoltve: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.)

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.

Érdekű Vasút Építési Kirendeltséget, amely 1916-ig működött, a kiegészítő vasúti munkálatok befejezéséig.⁶¹⁹

A Maros-Torda Helyi Érdekű 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 érdekelt 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 Mezőpogácstól 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 érdekű 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 értekezletet 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) 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

619 *Magyar Vasúti Szaknaplár Közlekedési almanach és sematizmus. 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.

esetében törzsrésztvények 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 tervváltogatást 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 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

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.

630 Egy havi közigazgatás. *Székely Napló*, XLIII. (1913. augusztus 12.) 124. sz.

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 járásbíróság bírói zár alá vette az alvállalkozók anyagkészletét és szerszámait. 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 csendőrszorongnyal 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 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 vízereknél, torrens jellegű patakoknál pedig átereszek építendők.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 járásbíróság 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 megnyitása végül két szakaszban történt meg. Az első szakaszban 1915. február 1-jén három vasútvonalszert, majd 1915. október 23-án újabb két vonalszert adtak át a forgalomnak:

631 Zavarok a h. é. vasut 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.

a) *Marosvásárhely–Deményháza vonalrész* 1915. február 1-jén adták át, amely a Nyárad-menti vonal részét képezte. 49,577 km hosszú volt. Itt összesen 149 híd és átereszt, illetve 13 állomás és 3 vízállomás, 6 órház és 85 útátjáró létesült.⁶³⁴ A pálya sík vidéken haladt, ezért nem volt szükség nagyobb földmunkára. A vonalrész állomásai a következők: kibővítették a marosvásárhelyi alsó állomást, Maroskeresztúr, Nagyteremi, Fintaháza, Folyfalva, Ákosfalva, Backamadaras-Szentgerice, Nyárádszentlászló-Szentháromság, Székelytomp, 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 átereszt épült, a legjelentősebb egy 70 m nyílású Maros-híd. Állomások: Mezőbergenye és Mezőbánd, ahol vízállomást is berendeztek. Ezen kívül 4 órház 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 átereszt épült. A pálya mellett 4 állomás létesült: Mezőgerebenes, Fekete, Mezőpagocsa és Mezősályi, továbbá Istentava megállóhely. Két helyen rendeztek be vízállomást: Fekete állomáson és Uzdiszentpéteren. A nyílt pályán 4 órház és 73 útátjáró épült.⁶³⁷

d) *Deményháza–Parajd vonalrész*. 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–Kolozsnyagida 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, Mezőszenmárton, Mezőkirályfalva, Nagynyulás, Teke, Kolozsnyagida. Feltételes megállóhelyek: Komlód, Mezőakna és Tekei tanyák.⁶⁴⁰

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

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.

dolgozott.⁶⁴¹ Török Kálmánt 1919-ben a román hatóságok kiutasítottak Erdélyből, majd 1940-tól, 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 Szászlekenyence–Kolozsnagyida 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.

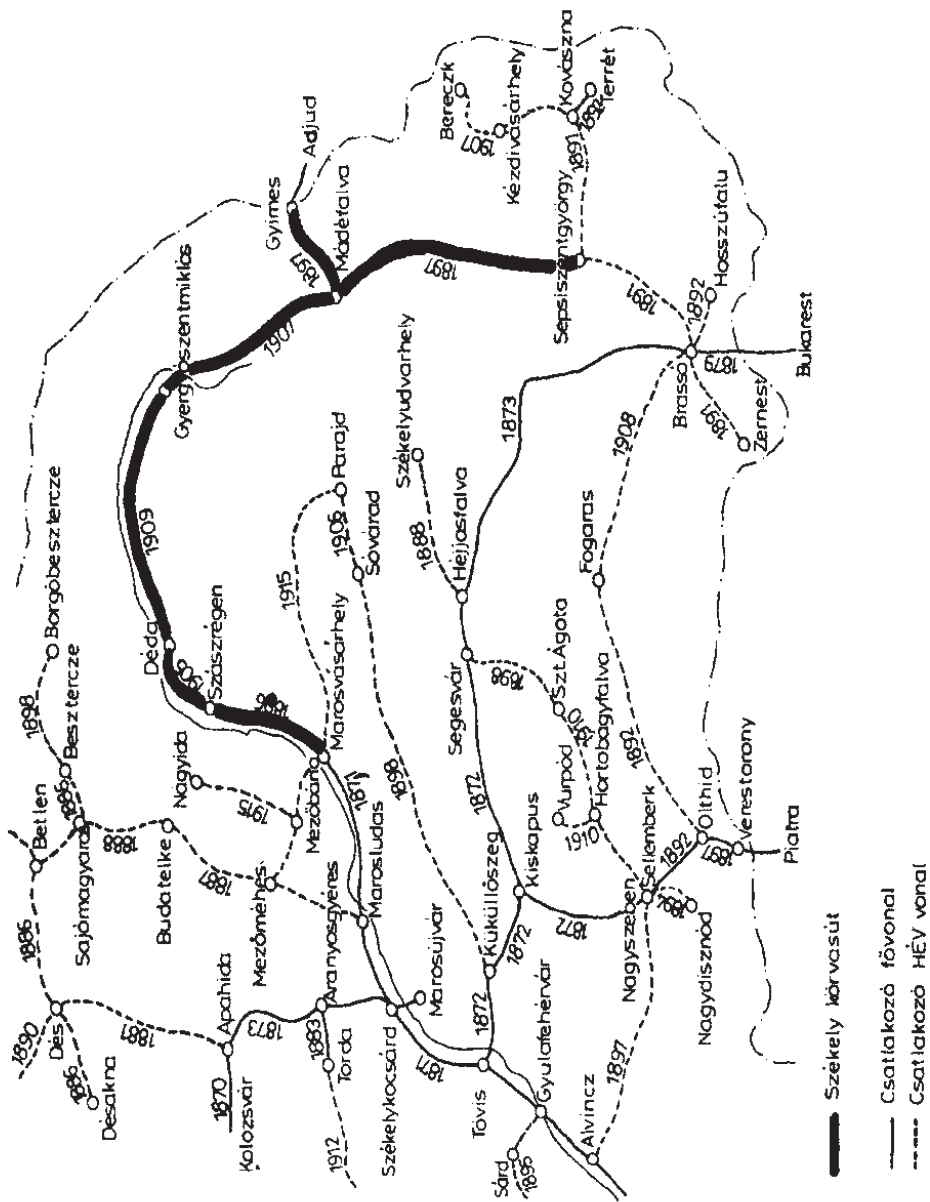
Összegzőként elmondhatjuk, hogy a Nyárád menti és mezőségi keskenyvágányú vasutak megépítésével a székelyföldi vasútépítések korszaka lezárult. A vonal kiépülésével Marosvásárhely ténylegesen vasúti csomóponttá, a mezőségi és Nyárád-menti termékek felvásárló központjává vált. Ezek a vonalak nyolc évtizeden keresztül szolgálták a kistermelők érdekeit, majd a második világháború után a Marosvásárhelyen dolgozó vidékiek munkába járását segítették.

A Nyárád-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 Băsescu, 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 pöfögő, 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 pályafelvigyázó és 28–30 pályaoőr teljesített szolgálatot. A pályafelvigyázó szakaszok székhelyei: Marosvásárhely, Mezőbánd, Mezőkeresztúr, Mezőméhes, Mezőrűcs, Nyárádszereda, Nyárádremete, Teke, Parajd és Ákosfalva voltak. Horváth, 2004. 117.

643 Horváth, 1997. 138–139.



29. ábra. Az erdélyi vasúthálózat 1915-ben⁶⁴⁴

644 Horváth, 2004. 253.