

Háromszéki vasútervek és a Brassó–Háromszéki helyi érdekű vonal megépítése

„A helyi érdekű vasutak rendeltetése az, hogy vidékük összes forgalmának minél közvetlenebb és olcsóbb levezetői legyenek... és e cél elérésére lehetőleg hozzá kell simuljanak a vidéknek forgalmat csináló gazdasági és ipariális tényezőihez.”

KOVÁCS Gyula, MÁV mérnök

Magyar Mérnök és Építésegylet, – 1887. december 14.

(Kivonat)

Az első Háromszéket is érintő vasúterv SZÉCHENYI István 1848-as tervezete, amely az erdélyi fővonalat az Ojtozi-szoroson át vezetné ki Moldvába. A Székelyföldet nyugat-keleti irányba átszelő erdélyi vasúti fővonal terve politikai és gazdasági okokból rendre meghiúsul. Háromszék legjobb lehetősége az országos vasúti hálózatba való bekapcsolódásra a Brassóból leágaztatott másodrendű vonal marad. Ezt 1889-1891 között építik meg Brassó, Sepsiszentgyörgy, Kézdivásárhely között, részben helyi támogatással. 1896-ban Sepsiszentgyörgyről leágaztatva Csík irányába hosszabbítják meg, majd 1907-ben a Kézdivásárhelyi vonalat Bereckig.

„Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről” tárgyú beszédében gróf SZÉCHENYI István 1848. január 25.-én Pozsonyban „a mélyen tisztelt egybegyűlt országos Rendeknek kihangsúlyozza és bizonyítja Magyarország és Erdély vasútvonalai további fejlesztésének szükségességét. Így érvel: „Közlekedések nem képezik az ország velejét ugyan, de csak olly hatásuk van, mint valami élő test véreinek...”, majd később:

„... a közlekedés és összeköttetések hiánya elegendő arra, hogy hiányozzék a nemzeti egység, s egy ország lakói elszigetelve – mint külön nemzetek éljenek.” A tervezet hozzácsatolt térkép-vázlattal Pozsonyban nyomtatásban is megjelent, melyen az elképzelt Arad–Károlyfehérvár–Udvarhely vonal végénél, a keleti országhatárnál „ojtozi passus” olvasható. Ez tekinthető az általunk ismert első tervnek Háromszéken áthaladó vasútvonalra.

1862-ben L. GHEGA lovag, miniszteri tanácsos jelentést terjeszt a kereskedelmi miniszterhez az erdélyi vasút ügyében, mely a Kolozsváron megjelenő Korunk című hírlap 1862. évi 7., 14. és 18. számaiban olvasható. Az általa felvázolt három fővonal közül kettőnek (az Arad–Marosvölgy–Szászsebes–Szeben–Brassó–Bodzai-szoros, illetve Nagyvárad–Körös-völgy–Felső-Szamos-völgy–Kolozsvár–Gyères–Gyulafehérvár–Szeben–Brassó–Bodzai-szoros) végső szakasza háromszéki tájakon haladna át, saját helyszíni előtanulmányai alapján a következő vonalon: Brassóból keletre indulva Zajzon közelében északra fordul a Tatrang patak völgyében, érinti Bodolát, Nyént, Dobollót, Bikkfalvát, majd ismét keletnek fordulva Kisborosnyó, Nagyborosnyó, illetve Nagypatak közelében fokozatos emelkedéssel eléri a Tálpataki magaslatot, onnan délre fordul és Bodzaforduló érintésével a Bodza folyó jobb partján Romániába lépne át. Ez a vonal jóval hosszabb egy elképzelhető Brassó–Bodzai-szoros egyenesítési lehetőségnél, előnye, hogy így egyrészt elkerülhető az alagútépítés, másrészt pedig a vázolt vonal sűrűn lakott területeket érint. Magyar Keleti Vasút néven 1866 és 1876 között némi módosítással felépült a Nagyvárad — Brassó szakasz.

Már az 1870-es évek végétől adataink vannak arra nézve, hogy Háromszék lakosságát élénken foglalkoztatta a vasút kérdése. Így például a Nemere 1879. decemberi 98., 99., 100., 101. számai közlik gróf SCHWEINITZ Gyula javaslatát egy háromszéki – barcasági vasútvonal létesítésére. Elképzelése szerint ez a következő útvonalon bonyolítaná le a forgalmat: Földvár–Hídvég–Árapatak–Előpatak–Sepsiszentgyörgy–



Uzon–Egerpatak–Nagyborosnyó–Zágon–Kovácsna–Zabola–Gelence–Haraly–Szentkatalna–Kézdivásárhely–Sárfalva–Szászfalu–Nyújtód–Lemhény–Bereck–Sósmező, illetve Uzon–Kökös–Prázsmár–Nyén–Bodola–Tatráng–Hosszúfalva–Derestyé–Noa–Brassó–Keményfalva–Volkány–Feketehalom. SCHWEINITZ közli a létesítmény műszaki adatait, bizonyítja nagyobb jövedelmezőségét szemben az állat vontatta fuvarozással.

Maga POTSA József, Háromszék főispánja is belátta, hogy Háromszék gazdaságán nagyot lendítene egy megfelelő vasúthálózat. Amint a Nemere tudósítója írja, Sepsiszentgyörgyön és Kézdivásárhelyen is személyesen érdeklődött a lakosság ezirányú viszonyulásáról. Elképzelése szerint Háromszék lakosságának kereskedelmi és ipari szempontból leginkább megfelelné az Ágostonfalva–Köpec–Barót–Nagybacon–Málnás–Sepsiszentgyörgy–Feketeügymente–Kézdivásárhely–Bereck–Ojtozi-szoros vonal, mely egyrészt a szállítás és kereskedelmi szempontjából megnyitná az utat keletre Iasi, Galac, majd a Fekete-tenger (Ogyessza), illetve nyugatra az ország belseje felé, másrészt Brassótól függetlenül lehetne lebonyolítani a forgalmat. Megkezdődnek a megvalósításra irányuló törekvések, de ezek a 70-es évek közepétől bekövetkező pénzhiány miatt eredménytelenek maradnak. Az államnak nem áll módjában számára jelentéktelennek minősülő szárnyvonalak létesítése, így mind inkább a helyi érdekű (vicinális) vasutak létesítése kerül előtérbe, melyek finanszírozása igénybe veszi a lakosság anyagi hozzájárulását is, viszont vegyes érzelmeket táplál a vasúttal szemben. Következő adataink ezt próbálják példázni: a Nemere 1880. évi 20. száma javasolja POTSA főispánnak, hogy a bizalmatlanságok eloszlataához be kellene szervezni „egy-két értelmes embert”, akik felvilágosítanák a kételkedőket a leendő vasút hasznáról. A Székely Nemzet 1883. január 6.-i számában K-y a következőképpen érvel: ha már lehetetlen az állami nyugat-kelet vonal, akkor a Sepsiszentgyörgy–Brassó SCHWEINITZ-féle vasút előbb készüljön el, mint a Zernest–Brassó vonal, mert ellenkező esetben ez

utóbbi károsan fog hatni a Háromszék szempontjából előnyös brassói piacra. Ugyanaz a lap 1885. május 30.-i 82. számában egy kézdivásárhelyi lakos MUNGORCSI álnéven így ír: „Míg Romániával vaskapoccsal össze nem kötöződünk, addig Brassó mindig biztos és jó piac volt megyénk terményeire nézve... A román gabona nyomását már Tömösön keresztül érezzük. Egy második összeköttetés nem hiányzik... A fuvarosok megsínylenék... A vasúton minden előnyünk az utazás könnyebbségében, olcsóságában van, ami nem aránylik a mutatkozó hátrányokhoz.”

Időközben újabb elképzelések, javaslatok, tervek is szárnyrakelnek, most már mint helyi érdekű vasúttal kapcsolatban, melyeket a Székely Nemzet 1886. április 25-26.-i 65. és 66. számai ismertetnek:

1. – Brassóból indul, Uzonnál, vagy Szentivánnál szétágazik: az egyik az Olt völgyén Sepsiszentgyörgy érintésével Csíknak, a másik vagy Orbai-széken át, vagy egyenes vonalon jutna el Kézdivásárhelyig, onnan pedig Berecken át az Ojtozi-szorosig.

2. – Udvarhely–Csíkszereda–Tusnádfalu–Olt-völgye–Sepsiszentgyörgy, s ennek szárnyvonalai Tusnádfalu–Nyerges–Kászon-völgye–Szentlélek–Kézdivásárhely–Bereck–Ojtozi-szoros.

3. – A már említett POTSA-féle elképzelés.

A fent idézett forrásokból derül ki az is, hogy POTSA főispán ezek ismertetésére február 27-én hívta össze a megyei tanácsot, ahol „mindenki megegyezik abban, hogy a vasút kiépítése Székelyföldön elodázhatatlanná vált, ha ipari és mezőgazdasági mizériánkon segíteni akarunk.” Különböző vélemények csaptak össze, a többsége a nyugat-kelet irányú POTSA-elképzelést tartva a legelőnyösebbnek, de olyan álláspontok is elhangzottak, hogy Botfaluból, esetleg Földvárról kiindulva építsenek vasutat (a postaút is tudvalevően a Sepsiszentgyörgy–Előpatak–Hídvég–Földvár irány volt), vagy ne részesítsenek előnyben egyetlen változatot se, inkább várjanak, míg a kormány megépíti az ország szempontjából stratégiailag is fontos Brassó–Gyergyószentmiklós vonalat.

Ezalatt BAROSS Gábor, közmunka- és közlekedésügyi miniszter 1886. április 19., illet-



ve 20.-i keltezéssel 14.979 és 14.988-as számú rendeleteivel UGRON Gábor és DÁNIEL Gábor udvarhelyi vállalkozóknak előmunkálati engedélyt adott a Brassó, Háromszék, Csík és Udvarhely megyéket érdeklő vasútvonalakra. (A Magyar Keleti Vasút Héjjasfalva–Udvarhely szárnyvonala 1886-ban elkészült.) A képviselők június 16-án vitatták a fenti változatokat, a POTSA-terv engedélyezéséért felsőbb hatóságokhoz fordultak, a jóváhagyás azonban egyelőre elmaradt. Okként a már említett üres államkassa és talán az erős brassói érdekeltségek hozhatók fel, mivel Brassó előnyös helyzete háttérbe szorult volna egy ezt elkerülő vonal kiépítésével.

Újabb vállalkozók nyújtanak be pályázatokat a következő hónapok folyamán. GYÖRGY Endre és báró HUSZÁR Károly a székely körvasút ötletével jelentkezik (Régen–Marosvölgy–Gyergyószentmiklós–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy–Brassó, melyhez kézdivásárhelyi szárnyvonal csatlakozna); Hidvégi gróf NEMES János és társai (HOROVITZ Sámuel, MAURER Viktor és ÁDÁM Károly) a Zernest–Barcaroznyó–Keresztényfalva–Óbrassó (a Bertalan templomnál létesítendő pályaudvar)–Brassó–Noa–Hosszúfalu–Tatrag–Kökös–Uzon–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely (esetleg Ojtozi–szorosig) javaslattal állnak elő, melyhez még egy Keresztényfalva–Volkány szárnyvonal kapcsolódna.

Háromszék törvényhatósági közgyűlése 1886. október 9-én tárgyalta az előbbi három ajánlatot. A személyes meggyőzés remélt erejével megjelent maga UGRON Gábor is. Amint a Székely Nemzet 117. száma tanúsítja, SZENT-IVÁNYI Miklós főjegyző előterjesztette a megye állandó választmányának véleményét, miszerint „törvényhatóságunk közgazdasági, ipari, kereskedelmi s általában kulturális érdekei különbeni visszafejlesztésének elhárítása céljából egy célszerű vasúti hálózatnak, mint egyedüli mentőeszköznek létesítésére az időt nemcsak elérkezettnek tekinti, de meg lévén arról is győződve, hogy ezen létérdekeinket érintő nagyfotosságú kérdések elodázása helyrehozhatatlan kárral van egybekötve, kimondja, miszerint Brassó vármegye határától Sepsiszentgyörgyig, s onnan Kézdi-

vásárhelyig, esetleg Sepsiszentgyörgytől Csík megye határáig vezető vasútvonalaknak kiépítését szükségesnek tartja, a költségekhez hozzájárul, és pedig miután mindegyik engedélyes által a megye hozzájárulása 600.000 forintot kitevő összegben kérik, ezen összeget vasúti célra megszerezze.” A megye lakosságára az 1883-as évi 15. Törvénycikk értelmében 5% pótdadót vetnek ki, a fedezetlenül hagyott hiányt a megyei közmunkaváltási alaphól pótolják. Szavazás alá bocsátják a javaslatot, melynek eredménye 69 helyeslő és 8 ellenszavazat, de csupán 4%-os pótdadóra egyeznek bele. Elhangzik a megjegyzés, miszerint ha országos szintű szempontok figyelembe vételéről lehetne szó, akkor a POTSA-féle tervet támogatnák, jelen körülmények között viszont ez a változat jobban megfelel a két székely megye belső érdekeinek.

A határozatot felterjesztik a miniszteriumba, melyre az 1887. március 27-én megérkezett válasz helyesli, hogy a lakosság hajlandó pótdadóval is támogatni az építést, de ennek mértékét csupán 2%-ban engedi megállapítani, ugyanakkor engedélyt ad a vonal előmunkálataira.

Közben 1887. február 24-én Brassó megye közigazgatási bizottsága is elfogadja HOROVITZ Sámuel ismertetése alapján gróf NEMES János pályázatát a Brassóból kiinduló székely vasútra. A bizottság véleménye szerint a Nemes terve mind haszon, mind pedig forgalmi szempontból előnyösebb Brassó megye számára az UGRON, illetve a HUSZÁR tervénél, ezért voksol emellett.

Az 1887. június 24.-i megyegyűlés a miniszteri utasítást is figyelembe véve a már megszavazott 4%-os pótdadót 2%-osra csökkenti, mert különben szükség esetén más célra pótdadót kivetni már nem lehetne, kiegészítésül inkább az útmunka alap igénybevételét szavazzák meg a hiányzó 2%-ra. Felkéri a vasútépítő bizottságot a tervek részletes elkészítésére.

Augusztus hónap elején NEMES János szövetkezik HORVÁTH Sándor kolozsvári vállalkozóval az előmunkálatok elvégzésére. Augusztus 21-én Háromszék vármegye vasúti bizottsága előtt NEMES előterjeszti részletes elképzelését. Az általuk tervezett Brassó–Három-



széki helyiérdekű vonalak a következők: Brassó–Zernest 27 km, Brassó–Deresty 5,5 km, Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely 85 km, Keresztényfalva–Volkány 8,5 km, összesen 126 km. Eszerint a háromszéki vasút nem a brassói MÁV állomásról indulna ki, hanem Derestyéről, és a Hétfalu–Tatrag–Prázsmár–Kökös–Uzon–Sepsiszentgyörgy irányt követné, s a derestyei állomásról egy külön vasút vezetne Brassó valamelyik piacára. A bizottság ellenzi a Brassó–Deresty–Tatrag–Prázsmár, mintegy 17 km hosszúságú kitérőt, mely bár sűrűn lakott területeken vezet át, gyengítené a kialakítandó Brassó–Sepsiszentgyörgy összeköttetést, sőt így a teherszállítás előnye is megkérdőjelezhetővé válik a létező egyenes szakérutak rövidege (például Illyefalván át) és a fuvarozás olcsósága miatt. Felhívják NEMES figyelmét, tanulmányozza a Brassó–Sepsiszentgyörgy egyenesvonalú változat lehetőségét is, s ez a brassói MÁV állomásról induljon ki. NEMES HOROVITZot bízta meg a további tárgyalással, aki szeptember 12-én elfogadja a fent javasolt változatot. Arra is felkéri HOROVITZot, hogy a már vázolt Sepsiszentgyörgy–Eresztevény–Martonfalva–Hatolyka–Szentkatolna–Kézdivásárhely változat mellett dolgozza ki a Feketeügy bal partján haladó Réty–Komolló–Cófalva–Nagyborosnyó–Tamásfalva–Zabola–Imecsfalva–Szentkatolna–Kézdivásárhely variáns is.

BAROSS Gábor kereskedelmi miniszter 1888. évi 3.294. számú leirattal a Nemes féle tervet általában jóváhagyta, május 22-én Brassó megye is hozzájárult a terv megvalósításához. Az előmunkálati engedélyt is meghosszabbították egy évvel.

Háromszék vármegye törvényhatósági közgyűlése 1888. június 2-án tárgyalta a vasúti bizottság jelentését, és azt határozattá emelte, ugyanakkor megszavazta az építkezés hatósági támogatásban való részesítését. SZENTIVÁNYI Miklós ismertette a vasútvonal Háromszék megyére eső, Kökös–Uzon–Sepsiszentgyörgy–Eresztevény–Nagyborosnyó–Barátos–Kovászna–Zabola–Imecsfalva–Kézdivásárhely módosított változatát is. Hosszú vita után az Orbai-széken áthaladó vonalat részesítették előnyben, figyelembe

véve a fakitermelés és szállítás fontosságát. Kikötötték, hogy a részletes terveket a lehető legrövidebb időn belül mutassák be, az engedély megszerzése után pedig legkésőbb három hónapra részvénytársaságot kötelesek alapítani, s az építkezést megkezdeni.

A vonal műszaki bejárásának kezdete 1889. február 25-re esett, amikor a brassói városházánál az érdekeltek egyeztettek elképzeléseiket. Háromszék megyét báró APOR Gábor alispán és GYÁRFÁS Győző megyei főmérnök képviselte. Az illetékes minisztérium GYÖNGYÖSSY János miniszteri osztálytanácsost bízta meg a munkálatok egybehangolásával. Március 1-én, 2-án és 3-án Sepsiszentgyörgyön, 4-én és 5-én Kézdivásárhelyen rendeztek bejárás találgatókat az érdekeltektől. A Sepsiszentgyörgyön rendezett ünnepi bankett emelkedett hangú pohárköszöntői után meghallgatták a küldöttek véleményét, elvárásait. A Kézdivásárhelyi városi képviselő kifogásolta a Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely vonal görbe voltát; Kovászna kérte, hogy Barátos és Zabola között ne megállót, hanem állomást létesítsenek Kovászna elnevezéssel.

NEMES János és engedelményes társai által a némileg módosított tervet a teljes műszaki leírással a minisztertanács 1889. július 14-én tárgyalta. Ugyanez év december 29-én Bécsben véglegesítették a szerződést a munkálatokat végző mainzi ARNOLDZ céggel, amely műszaki vezetőnek egy ROTH nevű mérnököt nevezett ki. 1890. április 18-án BAROSS Gábor az országgyűlés elé terjesztette végső beleegyezésért a vasútépítési kérelmet. Jelentésében elhangzik, hogy amennyiben a pénzügyi helyzettel nem kelene számolni, már régebben született volna javaslat a helyi érdekeltséget túlszárnyaló vonalak építésére teljesen állami alapból. Kihangsúlyozza a szóbanforgó vasút nemzetgazdasági (erdő-, bány- és iparvidékeken halad át, valamint hadászati (észak–dél irányú a keleti országhatár mentén) fontosságát is. Az országgyűlés a kérelmet megszavazta, s a miniszter az engedélyokmányt NEMES Jánosnak 1890. április 18-án át is adta. Itt jelenik meg először a vonal hivatalos elneve-



zése: Brassó–Háromszéki Helyi Érdekeltségű Gőzmozdonyú Vasutak.

A Székely Nemzet 1890. május 69.–75. számaiban részletesen ismerteti mind az építési költségeket, mind a vasút műszaki adatait, leendő felszerelését, szállítási díjait, üzemeltetésre jogosultakat stb. Ezekből közlünk a továbbiakban néhány, főként Háromszékre vonatkozó fontosabb adatot.

Az építetők tehát Brassó városa, valamint Brassó és Háromszék vármegyék. A részvénytársaság székhelye Budapest, az ügykezelés nyelve kizárólag magyar. Kilencven év letelte után teljesen átmegey állami tulajdonba. A fővonal (Zernest–Brassó, Brassó–Kézdivásárhely) teljes hossza 101,2 km, összköltsége 2.800.000 forint, melyből a vasútnak Háromszék megyére eső szakaszára 1.760.000 forintot irányoztak elő. Ebből a megye vállalja az építési tőkének 2/5 részét, ami a kilométerenkénti 24.000 forintos költségből 9.600 forintot jelent, összesen mintegy 704.000 forintot. Ezt részvények formájában szerzik meg. Az 1880-as 30. és az 1888-as 4. törvénycikk alapján az összköltség ugyancsak 2/5-ét az államkincstár fedezi, a fennmaradó 1/5 rész pedig a postai szállítások egy időre való előre kifizetéséből, valamint a helyi érdekű építkezésekre vonatkozó állami különsegély alából jön össze. A részvénytársaság ez utóbbiakért részvényeket ad át az államkincstárnak, a 2%-os pótdából vásárolandó részvényeket pedig a létesítendő megyei tartalékalap javára fordítják. A szükséges eszközök beszerzéséről az üzemeltetésről a MÁV gondoskodik.

A létesítendő vasút szabályos nyomtávú, amely a brassói állomáson csatlakozik a Nagyvárad–Predeal vonalhoz, ezért a brassói állomáson bővítési munkálatokra van szükség. A fővonal Brassó–Kézdivásárhely szakaszán a következő állomásokat, kitérőket, megállókat létesítik:

állomások: Prázmár 350 méter hosszúságban, Uzon 350 m, Sepsiszentgyörgy 400 m, Eresztevény 330 m, Nagyborosnyó 330 m, Barátos 350 m, Kovászna 330 m, Kézdivásárhely 350 m.

kitérő: Imecsfalva 330 m.

megállók: Kilyén 130 m hosszúságú rakodóvágánnyal, Hermány, Kökös, Bita–Zabola–Páva, Zabola fűrésztelep.

A szállítási díjak azonosak a MÁV-nál alkalmazottakkal (bár később emelték, majd újra le- szállították) és személy-, teher-, katonai- illetve postai díjakra tagolódnak. A vasúthoz tartozó kötelező távirdák, távbeszélők, villamos jelző- és védőberendezések az illetékes minisztériumtól kért engedély alapján működnek. A hivatali távirdák mellé az állam bármikor felszerelheti a nagyközönséget kiszolgáló távirdát is. Minden állomásnál váltókezelői lakásokat, a kijelölt helyekre 23 órházat építenek, megállapítják a melléképületek, vizek tartályok, sorompók, jelzők helyét.

Nem rendelkezünk túlságosan részletes tájékoztatással a munkálatok menetéről. A Székely Nemzet közöl néhány szűkre szabott információt, mely a vonal megállapított jóállására, a közúti útfenntartási alapból elvont összegre (1889-ben 5000, 90-91-ben 8000 forint), az építkezésekre („Készül a prázsmári állomás épülete”, „Kökösnél a megállónál dolgoznak”, Sepsiszentgyörgyön építik az állomást, „négy kút már készen van”, „elrendelték a pálya felemelését Sepsiszentgyörgyön”, a zernesti vonalon ellopták a mérnöki műszereket, Uzonnál kitépték a cövekeket) vonatkoznak. A tudósító 1890 októberében elégedetlenkedik a véleménye szerint lassan haladó építkezés miatt, minek okát a drága és kevés munkaerőben látja, majd megjegyzi: „.... a concesszionális idő bizony már lejárt, de a mozdony még nem füttyül”. A munkálatok azonban haladnak, s az 1899-ben kiadott Háromszék Emlékkönyv egyik munkatársa a vasútépítésre vonatkozó visszatekintésében lakonikus rövidséggel állapítja meg hogy „.... az építés fennakadás nélkül folyt le és befejeztetett 1891 október havában”. „Az október elsejétől érvényes országos menetrendben már szerepel a Brassó–Sepsiszentgyörgy vonal azzal a megjegyzéssel, hogy „érvényes a megnyitó napjától”.

A Székely Nemzet 1891. október 10.-i 156-os száma így jelenti be a hírt: „Várva várt napra virrad fel holnap Háromszék vármegye (a cikk 9.-én íródott – saját megjegyzés). Délután 2 óraker fog berobogni az első személyszállító vonat a sepsiszentgyörgyi indóházhoz. Ekkor lesz a „vasúti vonal műtanrendőri bejárása, s ezzel át is lesz adva a forgalomnak a háromszéki vasút –



egyelőre Sepsiszentgyörgyig”. Az eseményről a lap 157. száma nyújt értékelőt és eseménybeszámolókat. Október 10-én 9 órakor gyülekeztek a brassói MÁV pályaudvaron a kiküldött bizottsági tagok, élükön GYÖNGYÖSSY János miniszteri tanácsossal. Társaságában voltak POTSA József, NEMES János, ÁDÁM Károly, BRENNERBERG brassói és CSÁSZÁR Bálint sepsiszentgyörgyi polgármesterek, műszaki szakemberek, számos érdeklődő. A vonat előbb a Tömös-hídnál, majd Szászhermánynál és Prázmáron állt meg, itt népviseletbe öltözött lakosok köszöntöttek az érkezőket. A kökösí hídánál, ahol a vasút belépett Háromszékbe, a bizottság megtekintette a 60 méteres hidat. Kökösben, Uzonban, Kilyénben is a lakosság éljenzése közepette vonultak be. Köszöntők hangzottak el, székely ruhás fiatalok virágkoszorúkat, füzereket aggattak a vonatra. Kilyénben az Isten hozott feliratú díszkapu előtt a szónok SZÉKELY György földbirtokos: „Isten éltesse azokat, akik gőzerővel hódították meg a legyőzhetetlen Háromszék megyét”.

Sepsiszentgyörgyön a nem egyértelmű tájékoztatás miatt nem lehetett tudni az érkezés pontos idejét, s így történt meg, hogy a közönség egy része csak a vonat megérkezése után (12 óra 10 perc) indult ki a pályaudvarra, amikor az ünnepi fogadásnak már vége volt. Így is nagyszámú érdeklődő köszöntötte a zöld ággal, nemzeti lobogókkal feldíszített pályaudvaron a díszkapun át befutó gőzöst. A Rákóczi-induló elhangzása után ifj. GÖDRI Ferenc, városi főjegyző üdvözölte az érkezőket, többek között kijelentve: „... a mai naptól többé nem vagyunk elhagyatottak, a világtól elzárva, mint valánk”. Kérte GYÖNGYÖSSY Jánost, vinné el a város köszönetét BAROSS Gábornak. Az ünnepélyt a városháza termeiben bankettel zárták.

A vasútvonal további részének, a Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely szakasznak a megyeszékhelyről kiinduló műszaki bejárására és felavatására 1891. november 27-én került sor. Az egymás után következő állomásokon és megállókon üdvözléssel, köszöntőkkel fogadták a berobogó vonatot. A Brassó–Háromszéki Helyiérdekű Gőzmozdonyú Vasutak hivatalos ünnepi

megnyitására 1891. november 30-át jelölték ki. A kormány részéről jelen volt BARTHA András földművelésügyi miniszter és LUKÁCS Béla közlekedési államtitkár. Kézdivásárhelyen ez alkalommal iparkiallítást is rögtönöztek.

A vasútvonal utóéletének ismertetése már nem célja a jelen tanulmánynak. Nem fejezhetjük be azonban anélkül, hogy néhány későbbi eseménnyel, adattal ne tennénk teljesebbé a képet arról a vasútvonatról, melytől eleink jogosan remélték Háromszék gazdasági fellendülését.

1892-ben UGRON Gábor elkészítette a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vonal tervezetét, mely a sepsiszentgyörgyi állomás épületének kibővítését igényelte. Terjedelmes pályaudvart, állomási vendéglőt, új őrházakat, mozdonyszínt, víztárolókat építettek. 1895-ben eredmény nélküli javaslat hangzik el a vonal országos érdekeltségű vasúttá nyilvánítására. 1897-ben, a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasútvonal felavatásának évében az országos statisztikai évkönyv adatai szerint, Brassó–Kézdivásárhely között 488.388 utas vette igénybe a vasúti szállítást. 1898-ban BÉLDI Tivadar háromszéki nagybirtokos a határszélig vezető vonalra előmunkálati engedélyt nyert. A „Kézdi-Vásárhely–Soósmezői helyi érdekű vasút” című kiadványában a vasútvonal meghosszabításának fontossága mellett érvel (jobb kapcsolat lehetősége a román királysággal mind a munkaerő kihasználás, mind az áruforgalom minőségét és sokféleségét illetően), kihangsúlyozza politikai jelentőségét (elősegítené a nemzetiségek egymás iránti megbecsülését), ismerteti a vonalvezetést, megbecsüli jövedelmezőségét. A költségvetés hiánya és a különböző, az építést akadályozó okok miatt csupán az 1907-es esztendő hozott részleges eredményt. 1907. szeptember 10-én került sor a Kézdivásárhely–Bereck vonal műszaki bejárására HORVÁTH Károly királyi tanácsos és báró SZENTKERESZTY Béla, a helyi érdekű vasút igazgatósági tagjának részvételével. Amint a Székely Nép tudósítója a lap 112-es számában írja, Szentlélek, Szentkereszt, Bélafalva, Kézdialmás, Lemhény és Bereck lakossága lelkesedéssel és meglepedéssel vette birtokába a technika újabb ajándékát.



SZÉCHENYI terve viszont, vasútvonal kiépítése az Ojtozi-szorosig, s azon túl, még ma is várat magára.

Irodalom

1. *** **Háromszék vármegye, Emlékkönyv** (1899): Sepsiszentgyörgy
2. *** Országos Statisztikai Évkönyv (1897), Budapest
3. *** Korunk, Kolozsvár, 1862-es évfolyam
4. *** Nemere, Sepsiszentgyörgy, 1878-79-es évfolyamok
5. *** Székely Nemzet, Sepsiszentgyörgy, 1880-97-es évfolyamok
6. *** Székely Nép, Sepsiszentgyörgy, 1907-es évfolyam
7. BÉLDI Tivadar (1898), **A Kézdi-Vásárhely–Soósmezői helyi érdekű vasút**, Sepsiszentgyörgy
8. BEKSICS Gusztáv (1885), **Magyar érdek Erdélyben** (cikksorozat a „Székely Nemzet”-ből, Sepsiszentgyörgy)
9. BORSZÉKY Soma (1905), **A székely vasutakról** (előadás), Sepsiszentgyörgy
10. BORSZÉKY Soma (1905), **Székely vasutat a székelységnek**, Székelyudvarhely
11. Dr. CSEH Károly (1874), **A keleti vasut csatlakozási pontja**, Budapest
12. S. S. (1886), **Vasutat és ipart a Székelyföldnek**, Budapest
13. SZÉCHENYI István (1848), **Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről**, Pozsony
14. Dr. TÖRÖK Andor (1902), **A székely vasúttak kérdése**, Kézdivásárhely

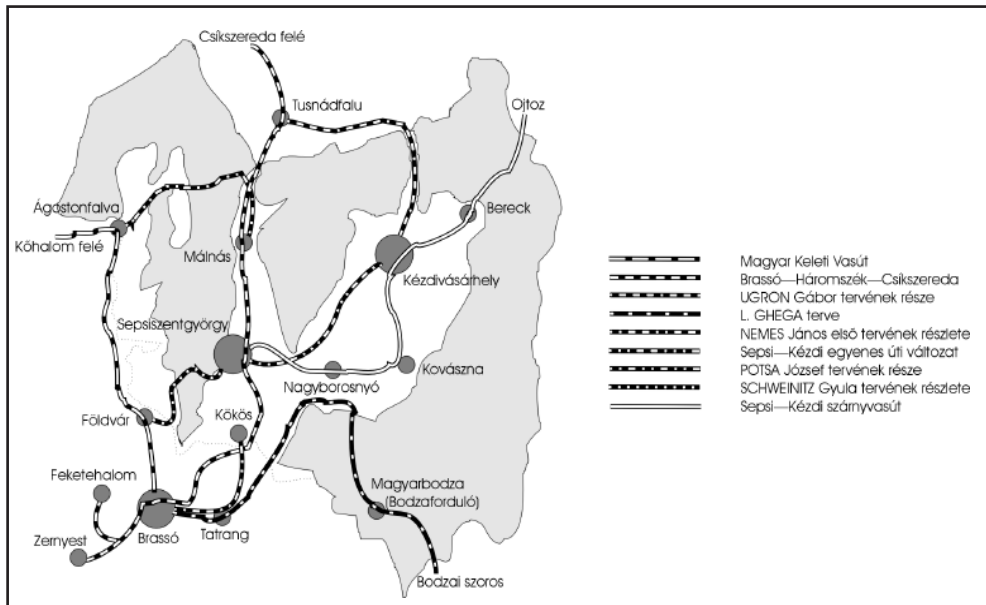
Calea ferată Braşov–Trei Scaune, planuri și realizări (Rezumat)

Primul plan referitor la o cale ferată care ar atinge și Trei Scaune este cel al lui István SZÉCHENYI, din 1848. Aceasta ar lega magistrala (și de altfel prima cale ferată) din Transilvania cu Moldova tocmai prin pasul Oituz. Din motive politice și economice o astfel de magistrală, care ar traversa Secuimea în direcția optimă V-E, nu se va realiza niciodată. Trei Scaune se alege numai cu posibilitatea de a fi racordat la rețeaua feroviară națională prin Braşov, printr-o linie secundară. Aceasta se va realiza, parțial din surse locale, între 1889-1891, pe ruta Braşov, Sf. Gheorghe, Tg. Secuiesc. Ramificația spre Ciuc, de la Sf. Gheorghe se va construi în 1896, iar prelungirea liniei de la Tg. Secuiesc la Brețcu în 1907.

Railway Plans in Háromszék and the Building of the Local Interest Railway between Brassó (Braşov) and Háromszék (Abstract)

The first Railway plan that concerned Háromszék was done by István SZÉCHENYI in 1848. This route would have passed through the Ojtoz-pass, connecting Transylvania to Moldavia. This plan could not be carried out because of political and economical reasons. The best way for Háromszék to connect itself into the national railway network remained that of branching to the secondary route from Brassó. This was built between 1889–1891 on the line Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely, partly with local support. In 1897 it was continued towards the direction Csík, and later the route from Kézdivásárhely to Bereck was completed.





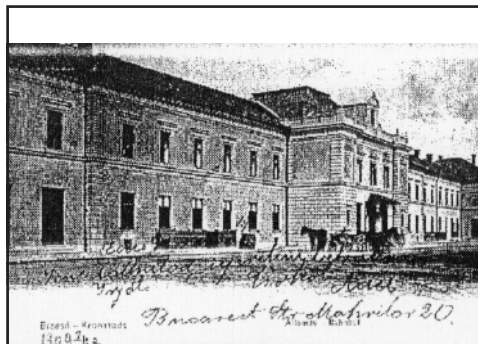
1. ábra Barcasági – Háromszéki vasúttervek (mai megyehatárral).

Brassó—kézdi-vásárhelyi vasút.

Érvényes a megnyitás napjától.

<i>Kézdi-Vásárhely</i>				<i>Brassó</i>			
	indul	reggel 4 00 d. u.	2 45	indul	reggel 8 30 d. u.	3 10	
Imecsfalva		4 17	3 02	Szász-Hermány		8 49	3 29
Páva-Zabola		4 34	3 19	Prázmár		9 13	3 53
Kovászna		4 47	3 32	Kőkös		9 26	4 06
Barátos		5 17	4 02	Úzon		9 43	4 23
Nagy-Borosnyó		5 33	4 18	Kilyén		9 58	4 38
Eresztevény		5 52	4 37	<i>Sepsí-Szentgyörgy</i>		10 23	5 03
<i>Sepsí-Szentgyörgy</i>		6 32	5 17	Eresztevény		10 51	5 31
Kilyén		6 42	5 27	Nagy-Borosnyó		11 13	5 53
Úzon		7 00	5 45	Barátos		11 42	6 22
Kőkös		7 13	6 08	Kovászna		12 00	6 41
Prázmár		7 30	6 15	Páva-Zabola		12 13	6 53
Szász-Hermány		7 50	6 35	Imecsfalva		12 28	7 08
<i>Brassó</i>	érk.	reggel 8 08 este	6 53	<i>Kézdi-Vásárhely</i>	érk. délután	12 46 este	7 26

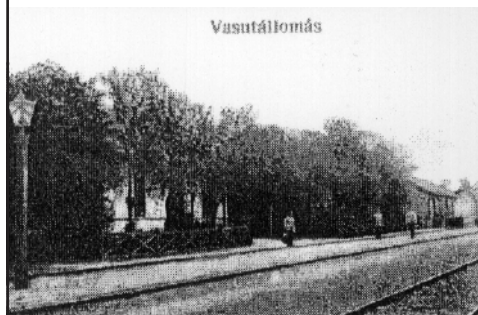




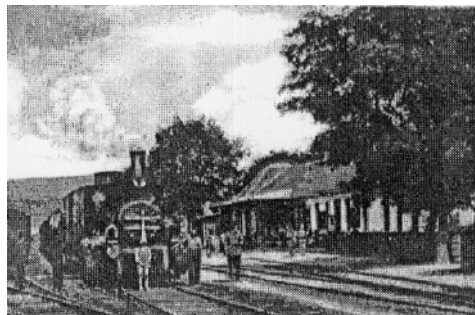
Brassó — MÁV állomás



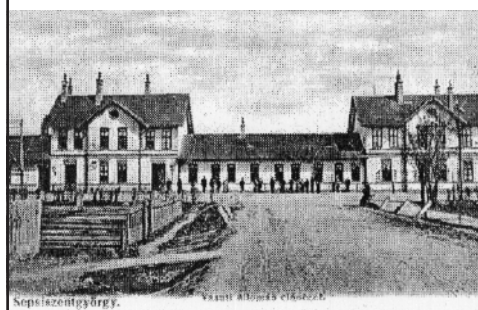
Sepsiszentgyörgy



Uzon



Kovászna

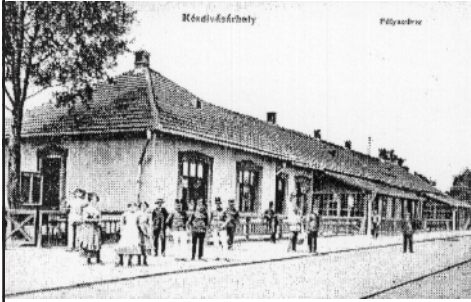


Sepsiszentgyörgy

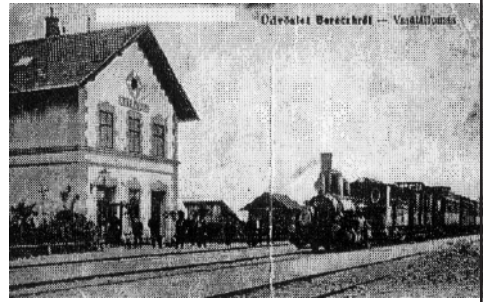


Zabola — Páva





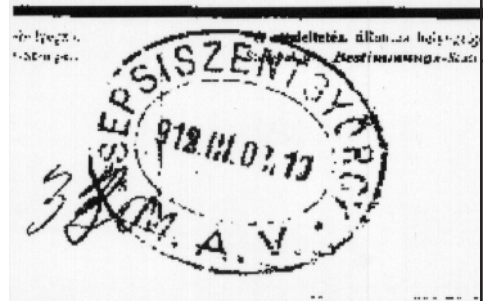
Kézdivásárhely



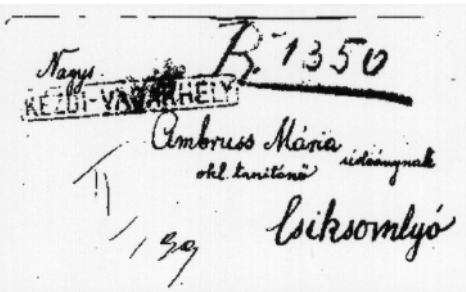
Berek



Sepsiszentgyörgyi pályaudvar postai-, és Kézdivásárhely — Brassó vonat mozgóposta pecsétje



A sepsiszentgyörgyi pályaudvar hivatali bélyeggyője



Kézdivásárhely állomás hivatali bélyeggyője



Bitva megálló postai bélyeggyője

