

Vasútépítési törekvések a Székelyföldön a 19. század utolsó felében, különös tekintettel a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vonalrész kiépítésére

(Kivonat)

Az országnak a 19. század második felében kezdődő kapitalista fejlődése a Székelyföldre előbb negatív hatásaiban jelentkezett (elszegényedés, kivándorlás). A felemelkedés egyik alapfeltételét az ország közlekedési keringésébe való bekapcsolás, mindenekelőtt a vasúthálózat kiépítése jelenthette. A székely vasutak kiépítésének eseményeit három elkülöníthető időszakra tagolhatjuk. Az első a 80-as években kibontakozó mozgalom, amely elsősorban a sajtó segítségével igyekezett az egyes tervek számára híveket nyerni. A következő szakaszt 1891-től számíthatjuk, amikor megalakult a marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara, amely elsőrendű feladatának tekintette az általános gazdasági felemelkedésért munkálkodás keretében a székely vasutak hálózatának minél ésszerűbb kidolgozását. Végül 1894-95-ben létrehozták a székelyföldi vasutak megépítéséről szóló törvényjavaslatot, amelynek törvényerőre emelkedésével minden akadály elhárult pl. a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda és ezzel egyidejűleg a Csíkszereda–Gyimesi vonalszakaszok elkészítése elől is, amelyek finanszírozását az állam majdnem teljes egészében magára vállalta (utóbbi akkoriban nemcsak tech-

nikai megoldások szempontjából, de a költségeket tekintve is Magyarország legdrágább vasútvonalának számított). A Madéfalva–Gyergyószentmiklós leágazás 1907-ben, a Gyergyószentmiklós–Déda bekötés Marosvásárhely irányába 1909-ben valósult meg.

A 19. század második felének székely társadalmát súlyos problémák foglalkoztatták. A jobbágyfelszabadítás, a határörvidékek felszámolása tömegeket sodort zsellérsorba. A hirtelen rázúduló adóterhekhez az elmaradottan gazdálkodó vidék nehezen tudott hozzászokni, s még az 50-es években meglendült a két irányú áramlás; az ország belsejébe és a Kárpátokon túlra. A székelyföldi mezőgazdasági termelés az országos piactól a vasutak késői kiépítéséig kevés ösztönzést kapott, a helyi értelmiség alig tudott a modernizációhoz segítséget nyújtani. A közös földek összeszűkülése a szegény parasztságot mind az állattartásban, mind a fakitermelésben akkor korlátozta, amikor létfeltételeinek szűkös biztosítására másféle alternatíva nem létezett. Az ország kapitalista fejlődése negatív hatást gyakorolt a Székelyföldre. Kisiparát szorongatta a gyári termékek versenye. Az 1886-ban Romániával kezdődő vámháború leginkább a határvidékek lakosságát sújtotta, akik kézműipari termékeiket nagymértékben romániai piacokon értékesítették. Tömegével vándoroltak az iparosok Romániába, annak fellendülő kisiparát erősítették. A század utolsó felében pedig megindult az Amerikába tartó kivándorlás. A Székelyföld az ország gazdaságilag gyengén fejlődő vidékei közé tartozott, így az elszegényedőket nem szívhatta fel az ipar. Az eljárkálás tradíció lett. Sokan Románia földjén dolgoztak, ahol megbecsült munkaerőnek számítottak. A kivándorlás, a romániai munkavállalás, a gyakori ottragadás hívta fel a kor magyar közvéleményének figyelmét a székelyek gondjaira¹.

A felemelkedés egyik alapfeltételének tekintették a Székelyföld bekapcsolását az ország közlekedési keringésébe. Ilyen szempontból vasúthálózatának kiépítését, függetlenül attól, hogy



annak melyik részére vonatkozott, a közgondolkodásban gyűjtő fogalomként Székely vasútnak emlegetik, mintegy érzékeltetve azt a tényt, hogy az egész tájegységre nézve mindenütt egyformán fontosnak számított a vasútépítés megvalósítása.

Már a 19. század első felében felvetődik a Székelyföld délkeleti peremét érintő vasútvonal kiépítésének a szükségessége. Az osztrák iparral a belső piacon nem versenyképes erdélyi termékek számára jó áruelhelyezési lehetőség kínálkozott a keleti piacokon, többek között Moldvában is. Ezek megszerzése azonban nagymértékben függött a jó és olcsó szállítási lehetőségektől. Ismeretes, hogy SZÉCHENYI István vasútépítési terveiben a Galacig vivő vasútvonal az ojtózi szoroson haladt volna át. Ennek az útvonalnak a kiépítését sürgették 1851-ben a brassói román kereskedők is². A kiegyezés után gróf MIKÓ Imre közlekedésügyi miniszter vasútépítési elképzeléseiben a Székelyföld közlekedés fejlesztését illető tervei is helyet találtak³.

Az 1870-es évek válsága a gazdasági fejlődés lassulásához vezetett. 1880 után enyhe növekedés, majd a század végén a fellendülés jellemezte a gazdasági életet. A vasútépítés terén már 1880-tól növekedés következett be. A vasúti tevékenység megélénkülésében szerepe volt a helyi érdekek érvényre jutásának is, ami az elnevezésben is kifejezésre jutott. „Helyi érdekűnek” nevezték a vidéki vonalakat. Az eddig elszigetelt kis tájak társadalma öntudatra ébredt, s megpróbált integrálódni, kikerülni az elszigeteltségből. Ennek a célnak jó eszközt látta a vasúti összeköttetés megvalósításában. A helyi érdekű vonalak kezdeményezésébe legtöbbször a vidéki birtokosság, gazdasági és közigazgatási intézmények tették meg az első lépéseket, nagy sajtóvisszhang mellett. A tőke előteremtésében is részt vettek a helyi erők, egyének, városok, sőt szerényebb mértékben a falvak is⁴.

Ilyen körülmények között veszi kezdetét a székelyföldi vasútépítés: 1886-ban Marosvásárhely-Szászrégen; 1888-ban Héjjasfalva-Székelyudvarhely; majd 1891-ben Brassó-Sepsiszentgyörgy-Kézdivásárhely között helyi érdekű vasúti összeköttetés létesül, és ezzel mintegy prece-

dens teremtődött a nagyobb lélegzetű, igényesebb eljárásokat követelő munkálatok elkezdéséhez.

A székely vasutak kiépítésének eseményeit három elkülöníthető időszakra tagolhatjuk. Az első a 80-as években kibontakozó mozgalom, amely elsősorban a sajtó segítségével igyekezett egyik, vagy másik vélemény számára híveket megnyerni. A következő szakaszt 1891-től számíthatjuk, amikor megalakult a Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara, amely elsőrendű feladatának tekintette az általános gazdasági felemelkedésért munkálkodás keretében a székely vasutak hálózatának minél ésszerűbb kidolgozását. 1894-95-ben létrehozták a székelyföldi vasutak megépítéséről szóló törvényjavaslatot, amelynek törvényerőre emelkedésével minden akadály elhárult a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda és ezzel egyidejűleg a Csíkszereda–Gyimesi vonalszakaszok elkészítése előtt, amelyek finanszírozását az állam majdnem teljes egészében magára vállalta.

A székelyföldi vasúttervezetések kezdeti korában különböző vélemények fogalmazódnak meg, és attól függően, hogy az illető milyen vidéket képviselt, aszerint érvelt. Hírlapi cikkek, törvényhatósági felszólalások láttak napvilágot, országgyűlési képviselők, politikusok, közéleti személyiségek, vagy éppen szakértők fejtették ki megfellebbezhetetlennek vélt igazukat. BEKSICS Gusztávot, noha sepsiszentgyörgyi képviselő volt, a csíkiak felkértek vasútügyük támogatása érdekében. MOLNÁR Józsiás kézdívasárhelyi illetőségű lévén, természetesen, hogy az általa elképzelt pályák egyike Ágostonfalvától-Kézdivásárhelyt érintve az Ojtóz-szoroson keresztül Galacig a Romániával való kereskedelem egyik főirányvonala kellett volna, hogy legyen, a másik pedig Brassótól Szászrégenig szelte volna keresztül a Székelyföldet⁵. Erdővidék érdekeit támogatók az egyetlen lehetséges megoldást az Ágostonfalvát, Sepsiszentgyörgyöt, Kézdivásárhelyet Bereckkel összekötő vonalban látták. Itt az alkalom – mondták –, hogy Brassót kikerüljék, s ha majd a közvélemény meggyőződik a Brassó és Csíkkal való összeköttetés fontosságáról, akkor eszerint fog cselekedni⁶.



Dr. CSEH Károly országgyűlési képviselő többrendbéli sajtóvitájában a csíkiak és udvarhelyiek ellenérzését váltotta ki, kioktató és megleckéztető hangvételével. Többek között így vélekedett a kiépítendő vasútról: „Csík megyének, ha azt akarja, hogy Háromszék megye szintén kiépítse csatlakozó vonalát, határozottan és végleg szakítani kell az udvarhelyi iránnyal, s azokkal kell a tárgyalást megkezdeni, akik a marosmenti irányban az engedélyt nemcsak bírják, de már 32 km vasutat ki is építettek (Marosvásárhely—Szászrégen). Ha így cselekszik Csík megye, a marosmenti irány kiépítését a maga részéről biztosítja, akkor Háromszék megye is a csatlakozást szorgalmazza.”⁷ Ezek után nem késett a csíkiak válasza sem, keserűen jegyzik meg, hogy ahol együtt kellene munkálkodni, ott széthúzás tapasztalható, mikor közös erővel kellene egymáson segíteni, mindenki saját érdekeit helyezi előtérbe, „csak egy eset szokta a magyar embert egyívű csatolni: a veszedelem”. Csík vármegye nem arra kérte szomszédját, hogy tanácsot adjon neki, hogy melyik vasútvonal a legelőnyösebb számára, hanem mindössze azt szeretné elérni, hogy Háromszék megye a határáig kiépített szakaszt tovább folytassa. A csíkiak saját hibájuknak azt tartják, hogy kezdetben, az első székely vasút sikaszoói (Udvarhely) irányához csatlakoztak, ami végül is a tervezők megtévesztéséből fakadt. Ezzel az elképzeléssel csak abban az esetben lehetett volna egyetérténi, ha az Udvarhelyet Csíkszeredával összekötő vonal Oláhfalun át, vagy annak kikerülésével a legrövidebb utat választotta volna - hangzott az önértékes válaszban⁸.

1886-ban megkezdődnek a tárgyalások a közmunka- és közlekedésügyi minisztérium és az érdekeltek között a székelyföldi vasutak előmunkálati engedélyeinek elnyerése érdekében, UGRON Gábor és DANIEL Gábor országgyűlési képviselők egy évre terjedően megkapták az előmunkálatok elvégzésére szóló engedélyt a következő vasútvonalakra vonatkozóan; Székelyudvarhely, Zetelaka, Karcfalva, Csíkszereda, Szépvíz, Gyimes; Marosnyire, Gyergyószentmiklós, Békási szoros, valamint a Brassó–Sepsiszentgyörgy–Tusnád–Csíkszereda vonalszakasz.

Még ugyanabban az évben báró HUSZÁR Károly és GYÖRGY Endre képviselők szintén egy évre szóló koncessziót nyertek a kormánytól előmunkálatok elvégzésére a Szászrégen, Ditró, Csíkszereda, Sepsiszentgyörgy, Brassó vonalon, valamint Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhelyi helyi érdekű szakaszon. Az előmunkálati engedélyesek szerint a Háromszék vármegyére eső mintegy 94 km vasúti pálya a megye, községek, városok és egyéb érdekeltségek (faipari vállalatok) részéről körülbelül 700.000 forint hozzájárulást igényelnének. Még a nyár folyamán ez utóbbi vállalkozók báró KEMÉNY Gábor alsófehérmegyei főispán és KOVÁCS Gyula kézdivásárhelyi vasúti mérnök társaságában beutazták az Olt völgyét. Háromszék nagy többsége a HUSZÁRÉK által közzétett vasúti tervet pártfogolta, s abban reménykedtek, hogy ha Csík vármegye is felkarolja ezt a vállalkozást - amelyik a vidéket hosszanti irányban szeli át - ilyen körülmények között a kezdeményezést siker fogja koronázni. Sepsiszentgyörgyön augusztusban értekezletet tartottak, ahol elhatározták, hogy a megye lakossága az adófizetés alapján járuljon a költségek fedezéséhez. Azt is kinyilvánították, csak akkor hajlandók az építkezést támogatni, ha a fővonallal egyidőben kiépítik a Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhelyi szárnyvonalat is⁹. Háromszék megye őszi közgyűlésén 1886. október 8-án az időközben báró HUSZÁR Károly, UGRON Gábor és gróf NEMES János részéről beérkező három ajánlat véleményezésére került sor. SZENTIVÁNYI Miklós főjegyző előterjesztésében a vasút kiépítésének általános gazdasági és kulturális szükségességéről szólva kinyilvánította, hogy a megye elsőrendű érdeke Brassó megye határától Sepsiszentgyörgyön keresztül Kézdivásárhelyig és esetleg Sepsiszentgyörgy-től Csíkmegye határáig terjedő összeköttetés megteremtése. Ez alkalommal is megerősítették a HUSZÁRÉK tervének támogatását. A költségek viseléséhez hozzájárul a megye lakossága is a rá kivetett 5% megyei pótdadón keresztül. A vállalkozás sikerének érdekében POTSA József elnöklése alatt 18 tagú bizottságot hoztak létre, amelyben olyan személyiségek kaptak helyet, mint:



BÉLDY Tivadar, ZATHURECZKY Gyula, NAGY János miniszteri tanácsos, ÚJVÁROSI József, NAGY Károly, TEMESVÁRI János, HOLLAKY Attila, stb.¹⁰

Csik megyében is állásfoglalásra volt szükség a székhely vasutak irányát illetően. Ennek eldöntésére 1886. augusztus 14-én rendkívüli törvényhatósági közgyűlésen hoztak határozatot, MIKÓ Árpád főszolgabíró azt javasolta, hogy a DÁNIEL Gábor, UGRON Gábor engedményesek által benyújtott pályázatot támogassák, melynek Udvarhely a kiinduló és Gyergyó a végpontját jelentette volna. Ugyanakkor nyilvánosságra hozták a báró HUSZÁR Károly és társai által a közgyűléshez benyújtott ajánlatot. BECZE Antal alispán indítványára a közgyűlés ez utóbbi javaslatot fogadta el, azzal a kikötéssel, hogy a kedvezményesek az első székhely vasút tervezetét úgy egészítsék ki, hogy Szászrégen–Tölgyesi vonallal kössék össze a Gyergyó–Ditrói szárnyvonalat. Ezt a módosítást azért tartották fontosnak a csíkiak, mert csak így lehetett megnyerni a gyergyóiak támogatását. MIKÓ Árpád 1886. szept. 24-én értekezletet hívott össze Gyergyószentmiklóson, mely alkalommal Gyergyó ragaszkodott korábbi álláspontjához, mely szerint a vasúti pályát Marosnyiren keresztül hozzák Ditró irányába, és csak abban az esetben adják áldásukat a vállalkozáshoz, ha Csíkban és Gyergyóban egyidejűleg indul el az építkezés¹¹.

Az első székhely vasút kiépítési költségeinek fedezésére szükséges volt a közösségek anyagi hozzájárulására. Csík vármegye törvényhatósági közgyűlésén 1887 augusztus havában határozatot hoztak, melynek értelmében a vármegye összes községei között nagyságuk és anyagi helyzetük szerint 171.000 forint költséget osszának szét. A gyergyói községek az épülendő vasúttal szemben megfelelő áldozatkészséget tanúsítottak. A csíki települések közül például Szentmihály 5.000 forintot, míg a módos Szentdomokos egy krajcárt sem volt hajlandó adni. A legtöbb község azzal tért ki a felajánlás elől, hogy évi költségvetésükben több kiadás, mind annyi bevétel szerepel. Jó néhány helység anyagi hozzájárulását saját érdekeinek érvé-

nyesítésével kötötte össze. Tapolca például az előreirányzott 3.000 forint és határában ingyen földterületet csak abban az esetben volt hajlandó felajánlani, hogyha az állomást az általuk javasolt helyre teszik. Dánfalva a rája árulól 500 forint helyett hajlandó volt 2.000 forintot fizetni, ha az állomást Dánfalva és Karcfalva közé helyezik. Csíkszentmihály is áldozatot hozott volna, ha a pálya Rákostól Gyimesen át Moldvával összeköttetésbe kerül, mely esetben nemcsak az 5.000 forint megadását vállalták, hanem Rákostól Gyimesközéplekig, ahol a község a vasút irányában földterülettel rendelkezett, a szükséges parcellákat, de ingyen fa- és kőanyagot is hajlandók voltak az építkezéshez adományozni. A vasúttal szembeni idegenkedés okát: „vagy a község értelmi törpesége, vagy a vezetőknak a megyei közérdek ellen intézett rosszakaratú gáncsoskodásába kell az indokokat keresni. Szépvíz esetében köztudomású, hogy neki mint községnek nincs vagyona, de hol vannak a tulajdonképpeni községet alkotó tizesek, pedig ezek rendelkeznek a közvagyon felett, ami oly jelentékeny, hogyha a hagyományos rossz gazdálkodással szakítanak a tőlük várt összeg a lakosság megterhelése nélkül évi részletekben könnyen előállítható volna”¹². Végeredményében Csík vármegyében 53 község közül 5 olyan település akadt, amely megtagadta a vasútépítési költségekhez való hozzájárulást, Csík vármegye vette komolyabban a vasútépítés ráeső része kiépítésének gondját. Nemcsak a közgyűjtés leosztása történt meg, de a vonal pontos kijelölését, az előmunkálatok számbavételét is elvégezték. A Háromszék megyével való vasúti összeköttetés megvalósítását illetően azonban aggodalmi voltak, és ezt a csíkiak nem is rejtették véka alá. Csík megye 1888 májusában tartott törvényhatósági közgyűlésén megállapodtak arról, hogy Háromszéktől garanciát kérjenek arra vonatkozóan, hogy a Brassótól Csík vármegye határáig terjedő vonalszakaszt idejében kiépítik. Udvarhely megyével kapcsolatosan hasonló álláspontra helyezkedtek, tudniillik olyan hírek érkeztek nyugati szomszédaiktól, hogy a roppant költséges vasúti pálya finanszírozását képtelenek előteremteni. A Kászon-Alcsíki járás-



beli községeket felszólították, hogy a közös érdekű vasúthoz vagyoni helyzetükhöz mérten megfelelő összeggel járuljanak hozzá¹³. Csík vármegye aggodalmaskodása nem volt alaptalan, mert időközben megkezdődtek a háromszéki helyi érdekű vasút kiépítésének a munkálatai, Csík megye törvényhatósága 1888. május 28-án tartott közgyűlése bizalmatlanságának jeléül átíratban fordult Háromszék vármegyéhez a határán történő vasúti csatlakozás kiépítését illetően. A válasz azok számára, akik a gyors megoldás távlatába gondolkodtak, kiábrándító volt: „Háromszék megye bizottsága kész a szomszéd megyével tárgyalásokba bocsátkozni, azonban Brassó-Kézdivásárhelyi vonal kiépítésénél oly mérvű kötelezettséget vállal magára, hogy mindaddig amíg az létre nem jön egy újabb vonal azonnali kiépítésére nézve ígéretet nem tehet”¹⁴. Az elutasító határozat alapján Csík vármegye is úgy döntött: az építkezési munkálatokat ők sem kezdik meg. Ezirányú folyamodásukra a kereskedelemügyi miniszter megnyugtatta őket, hogy Háromszék jelenlegi álláspontja a székelyföldi vasúthálózat kiépítését véglegesen nem hiúsítja meg, ő pedig minden lehetséges eszközt felhasznál a munkálatok minél előbbi elkezdésére.¹⁵

A székely vasúttörténet ellentmondásos szakasza zárult le, többféle álláspont ütköztetésének évei ezek, egyöntetű vélemény alakult ki viszont arról, hogy a vasút a térség társadalmi-gazdasági fel-emelkedésének eszközévé kell hogy legyen, és arról is, hogy a lakosság anyagi támogatása és az érdekelt felek szoros együttműködése nélkül megvalósítása elképzelhetetlen. Pozitív eredményként kell elkönyvelni, hogy ezekben a kevésbé kedvező években azért három helyi érdekű vasútvonalat csak sikerült kiépíteni és a forgalomnak átadni.¹⁶

A következő időszakot egyrészt az 1891-ben létrehozott marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara céltudatos, az egész Székelyföld érdekeit képviselő gazdaságpolitikáját jellemzi, de a kormány részéről is élénkebb érdeklődés nyilvánult meg a térség nyomasztó gondjainak orvoslását illetően.

A kamara vasútstratégiáját a következő fontosabb szempontok jellemezték: A fővonalak

tájéjolása csakis kelet-nyugati irányt követheti; megállapítandók azok a fővonalak amelyek kiépítése országos fontosságukra való tekintettel az állam hatáskörébe tartoznak; megjelölendők azok a szárnnyonalak, amelyek a fővonalhoz csatlakoznának; ki kellene alakítani a székelyföldi vasúthálózatnak olyan csomópontját, amely fekvésénél fogva erre alkalmas lenne, s ezáltal jelentékeny kereskedelmi, ipari és kulturális központtá fejlődhetne ki. A kamara véleménye szerint a székelyföldi vasutakat nem lehet pusztán a helyi érdekű vasutak kategóriájába sorolni. Ezek létesítése csak ott fogadható el, ahol nagyobb akadályok nélkül kínálkozik lehetőség olcsú vasút építésére. Ahol azonban, mint a székelyföldi fővonalak esetében, országos érdekeket is szolgálnak, ott helyi érdekű vasutak építése nem mutatkozik célirányosnak. A kamara negatív tapasztalatként említi a Brassó-Kézdivásárhelyi vasútvonal esetét, amely sem az általános forgalom szempontjából, sem pedig a lakosság különleges érdekeinek nem felel meg. A környék kereskedői és gyárosai ismételten panaszt emeltek a kamarának a közlekedés drágasága miatt. A kézdivásárhelyi érdekelt körök pedig kifejtették, hogy ahelyett, hogy közelebb hozta volna az ország nyugati piacait, a nagy kerülő következtében a szállítás roppant költséges, és ez az amúgyis tőkeszegény helyi gazdaságot hátrányos helyzetben tartja.¹⁷

A marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara 1892-ben feliratban fordult LUKÁCS Béla kereskedelemügyi miniszterhez, amelyben feltárta a Székelyföld drámaian nehéz gazdasági helyzetét. A múlt évtizedek mostoha gazdaságpolitikája a vidéket elzárta az országos forgalomtól, mesterségesen elterelve innen a fővasútvonalakat – írja a jelentés. Meggyőződése a kamarának, hogy a gazdasági bajok sokkal mélyebben gyökeresnek, mintsem gondolnák, és sikeres megoldásuk csakis úgy képzelhető el, ha az egész térséget országos fővonalakkal hálózják be, amelyekhez helyi érdekű vasutak kapcsolódnának. Ilyen irányú vonalak lehetnének: Apahida, Marosvásárhely, Héjjasfalva; Szászrégen, Toplica, Tölgyes, Pietra Neamt; Marosvásárhely, Parajd, Gyimes,



Tg. Ocna; Ágostonfalva, Kézdivásárhely, Sósmező, Focșani. A tervbe vett Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda közötti vasútvonalat eleve elhibázott kezdeményezésnek tekintik, mint minden olyan tájolású pályát amelyik nem kelet-nyugati irányt követ.¹⁸

Közben a kormányzat is vizsgálja a vasútépítés Székelyföldön való kiszélesítésének lehetőségeit. 1892. július 11-én WEKERLE Sándor pénzügyminiszter a közlekedési tárca vezetőjével közös értekezletet hívott össze Budapestre, ahová a székely vármegyék fő- és alispánjai és más érdekelt személyek kaptak meghívást. Behatóan megvizsgálták a vasutak építésének a sorrendjét, valamint a helyi érdekeltségek hozzájárulásának arányát a költségekhez. Közös álláspont jött létre a kiépítendő vonalakat illetően: Sepsiszentgyörgytől Szászrégenig és Udvarhelytől Csíkszeredáig vezető vasutak megépítését tekintették elsőbbségesnek.¹⁹

A marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara vitába szállt a kormány által támogatott vonalnak ésszerűségét illetően. Szerintük a fontossági sorrend szempontjából, Apahidától Marosvásárhelyig és Héjjjasfalváig terjedő pályát kellene kiépíteni, az ugyanis közvetlen kapcsolatot teremtené a Székelyföld és a magyar királyi államvasutak között: „elérkezett az idő, hogy a székely társadalom nem várjon mindent az államtól fokozottabb tevékenységet fejtsen ki a kezdeményezés és vállalkozás terén az eddigénél nagyobb mozgékonytágot tanúsítva saját erejét felismerve igyekezzék”. A gondolatot folytatva szomorúan jegyzi meg, hogy sajnos e hit ma még nem észlelhető a székelyek között, és ezért vannak ennyire kiszolgáltatott helyzetben az államhatalommal szemben.²⁰

A székely vasútépítés történetének egy újabb szakasz zárult le, amikor az illetékeseknek sikerült egy tudatosabb vasútpolitikát kialakítani, egyetértésben egy olyan intézménnyel, amely gazdasági szaktekintélynek bizonyult, ez pedig a marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara volt. Noha azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a központi elképzelések nem mindig egyeztek a helyiek érdekeivel. A határozathozatal pedig annak a kezében összpontosult, aki tőkével rendelkezett, és ez a kormány volt.

1894 ősztől megfogható közelségbe került a székelyföldi vasút két részzszakaszának kivitelezése, a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda; Csíkszereda–Gyimesvölgye közötti távolságok. Hogy miért pont ennek a két szakasznak építésére esett a választás: Magyarország még 1891-től nemzetközi egyezményt kötött Romániával, hogy 1897. november 17-ig elkészíti a határszélig vezető vasútvonalat. Dacára annak, hogy a székelyföldi vasúthálózat egészére, már az 1880-as évektől kezdve egész sor előmunkálati engedélyt bocsájtottak ki, a hálózatnak csak néhány peremszakaszát sikerült kiépíteni. A 90-es évek elején olyan előhaladott állapotban voltak a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vonal megépítésének esélyei, hogy 1892 decemberében a kereskedelmiügyi miniszter, miután UGRON Gábor tervezetét elfogadta, röviddel utána megtörtént az építés megkezdése előtti utolsó előmunkálati művelet, a vasútvonal közigazgatási bejárása.²¹ Az 1894-es költségvetés törvényhozásbeli tárgyalásakor a kereskedelemügyi miniszter kijelentette, hogy a helyi érdekű vasútvonalak továbbfejlesztésénél a Székelyföldre helyezik a fő hangsúlyt. Így erre a célra az évi költségvetésből 80.000 forintot irányoztak elő, amelynek segítségével a gyimesi határ felé vezető vonalon tervezési nyomjelzési előmunkálatokat végeztek.

1894 őszen aztán végre törvényjavaslat született a székely vasutak kiépítésével kapcsolatosan. Ebben felvázolják a székely körvasút tervezetét, a következő irányt követve: Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Csíkrákos–Gyergyószentmiklós–Szászrégen, melyből a legalkalmasabb ponton leágazás történik a Gyimesi-szorosig és Székelyudvarhelyre. A helyi érdekeltségek hozzájárulásának felhasználásával államköltségen történik az építkezés. A Sepsiszentgyörgytől a gyimesi leágazásig vezető, valamint a gyimesi szárnyvonalat 1897. november 17-ig a körforgalomnak átadják. A magyar-román vasúti egyezmény előírásainak megfelelően az említett vonalrészek tervezési, építési és üzembehelyezési költségeinek fedezésére a pénzügyminiszter 12.800.000 forintot átutal a kereskedelemügyi miniszter rendelkezésére.²² Jellemző, hogy a rendkívül nehéz



Csikrákos-Gyimesi vonalszakasz 44 km-es távolsága az előtanulmányok szerint mintegy 8.700.000 forintjába kerül az államkasszának.

A miniszteri megindoklásban a kiépítendő pályát általános forgalompolitikai megfontolások mellett a nemzetközi összeköttetés hasznossága is igazolja. Itt létesül a legrövidebb kapcsolat Moldvával, Iași, Galați és a Fekete-tenger irányába. Több éves sikertelen próbálkozás meggyőzött mindenkit affelől, hogy a helyi érdekeltség által állami törvényhatósági és községi hozzájárulás segítségével lehetetlen a megvalósítása. A vonalak egy része nehéz terepviszonyok között vezet, így a helyi érdekű vasutak építési költségeinél jóval többbe kerülnek. Ezért csak államköltségen keresztül képzelhető el a vasútvonal kiépítése, csekély értékű helyi hozzájárulás megtoldásával: Csík vármegye részéről 700.000, Háromszék vármegyétől 100.000 forint értékben.

A képviselőház 1895. március 13-án tárgyalta a LUKÁCS Béla miniszter által benyújtott törvényjavaslatot és azt egyhangúlag elfogadta, ezáltal törvényerőre lépett, és így minden akadály elhárult a végrehajtás elől.²³ A minisztériumban azonnal nekifogtak a részletes tervek kidolgozásához, előnyben részesítették a gyimesi vonalszakaszt, ismerte az itt felmerülő nehézségeket, és emiatt a munkálatok lehetséges elhúzóására is gondoltak. A minisztérium munkatársai a két helyszínre utaztak az előkészületek megszervezése és a munkaerő toborzása végett. Az előzetes becslések alapján a gyimesi vonal nemcsak technikai megoldások szempontjából, de a költségeket tekintve is Magyarország legdrágább vasútvonalának számított. Az itteni munkálatok az Olt és Tatros vízválasztóját áttörő alagút fúrásával kezdődtek.

A Sepsiszentgyörgy-Csíkszereda vasútvonal megépítése már DANIEL Ernőre, az új kereskedelemügyi miniszterre hárult. 1895. április 1-5. között megtörtént a közigazgatási bejárás, tehát az állomások és megállóok elhelyezése, a hidak, átereszek, támfalak, útátjárók és párhuzamos utak kijelölése, az állomáshoz vezető utak építése és fenntartási költségeinek az érdekeltségek közötti arányos felosztása, stb.²⁴ Még a pálya kiépítésének elkezdése előtt nekifogtak a hi-

dak elkészítésének, így május végén már sor kerülhetett a Sepsiszentgyörgy–Gidófalva közötti vasszerkezetű Olt-híd kipróbálására.²⁵ Az építkezések kivitelezésére versenytárgyalást írtak ki 1895. augusztus 8-án Budapesten a Magyar Államvasutak igazgatóságánál. A négy ajánlat közül a helyieket is magába foglaló: LINZER Ármin, BRAUN Gyula, ZATHURECZKY Gyula, BOGDÁN Artúr és BOGDÁN Flórián vállalkozókkal kötötték meg a szerződést.²⁶ A munkálatok különlegességének számít, hogy míg annak idején Kolozsváron székelyek dolgoztak a pályákon, addig ez esetben máshonnan kellett munkaerőt szerződtetni, mert az itteniek más munkához való vonzódásuk miatt nem jelentkeztek a vasútnál.²⁷ A fővállalkozó BRAUN Gyula jegyzi meg, hogy dobszó mellett tudatták Háromszék és Csík falvaiban, hogy jó kereseti lehetőség mellett jelentkezzenek a vasútnál, az érdeklődés azonban lehangolóan csekély volt. Ezért kellett aztán idegen munkaerőt alkalmazni, elsősorban horvát nemzetiségűeket fogadtak fel, akiket főként kőfejtésre használtak. A vasút műszaki személyzete és a horvátok között gyakoriak voltak a surlódások, nézeteltérések. Egyik alkalommal, 1896 januárjában pedig egyenesen lázadás tört ki Csíkszeredában a vendégmunkások és BÁTHORY mérnök között, bérkövetelések ürügyén. Mindezek ellenére a munka jól szervezeten és gyors ütemben haladt, úgyhogy 1896. július végén a Háromszék megyei pálya hídpróbáit elvégezték, július 25-én pedig Bikszád határközségig jutottak a munkálatokkal. A következő nap az első szerelvény már elérte a megye határát.²⁸ A vasútvonal építése egész terjedelmében 1896 végére jórészt befejeződött, úgyhogy 1897. március utolsó napjaiban megtörténtek a műszaki próbák, az ún. műtanrendőri bejárás, és miután a pálya biztonságosnak bizonyult, sor kerülhetett az ünnepélyes felavatásra április 4-én, amelyre a két vármegye vezetősége mellett megjelent DANIEL Ernő miniszter is.²⁹ A Csíkszereda–Gyimesvölgye vonalszakasz megnyitása pedig 1897. okt. 18-án történt. Az avatási ünnepségen résztvevő miniszter felvetette a Földvár–Sepsiszentgyörgy közötti vasút kiépítésének lehetőségét. Három-



szék régi vágya teljesült volna ezzel, mert így a Budapestre vezető főútvonalra Brassó kikerülésével rövidebb úton lehetett volna eljutni. Sepsiszentgyörgy és Háromszék felkarolta az elképzelést, városi küldöttség utazott a miniszterhez, ahol megtudták, hogy a technikai munkálatok elkezdődtek, és 1898-ban elkészül az új vonal. A brassóiak azonban gazdasági pozíciójukat féltve hatásos ellenlépéseket kezdeményeztek, amelyek az lett az eredménye, hogy 1900-ban HEGEDŰS Sándor miniszter bejelentette a vasútvonal ügyének levételét a napirendről.³⁰

A székelyföldi vasúthálózat kiépítése nem egyidőben történt. A különböző vonalak önálló szakaszonként mozaikszerűen kapcsolódtak egymáshoz, hogy aztán összességében létrejöhessen a Székelyföldet dél-észak irányban átívelő úgynevezett székelyföldi körvasút. Ez pedig ugyanakkor részét képezte annak a közlekedési útvonalnak, amelyet Brassótól számítanak, és észak-nyugat irányban Nagybánya és Szatmár érintésével érte el Erdély határát. A kiépítés időrendjét tekintve a különböző részzszakaszok egymáshoz kapcsolódása majdnem két évtizedet igényelt. Mindez kezdődött a Brassó–Sepsiszentgyörgy közötti összeköttetés megteremtésével (1891), folytatódott Sepsiszentgyörgy és Csíkszereda összekapcsolódásával (1897), majd egy évtized után megépült a Madéfalva–Gyergyószentmiklósi vasútvonal (1907), hogy a folyamat tulajdonképpen 1909-ben fejeződjön be a Déda-Gyergyószentmiklós vonalrész kiépítésével. Ide kívánczik az a megjegyzés, hogy az Udvarhely és Csíkszereda közötti vasútvonal a kormány Székelyföldi vasútpolitikájában kiemelt helyen szerepelt, ennek ellenére mégsem valósulhatott meg a magas költségek és a vonalszakasz besorolását illetően, amelyet semmi esetre sem helyeztek a főútvonalak kategóriájába. Valószínű, az is nyomott a latba, hogy Udvarhely végeredményben a székely városok közül elsőként csatlakozott Erdély legfontosabb vasútvonalához, az úgynevezett Magyar Keleti Vasúthoz, amely Nagyváradot Kolozsvárral és Brassóval kötötte össze.

Elmondható az is, hogy Háromszék és Csíkvármegye közötti együttműködés aktívabb

tényezője az utóbbi volt, ami azzal is magyarázható, hogy Háromszék ekkora már bekerült az általános közlekedési áramlásba, Csíkvármegyének viszont egyetlen lehetősége összeköttetésbe kerülni a külvilággal a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasútvonal kiépítésével volt elérhető.

Ilyen körülmények között a Székelyföld is bekapcsolódott a szélesebb gazdasági piacba. Ennek ellenére a tájegység csak részben jutott az olcsóbb és gyorsabb szállításhoz, mert viszonylag kevés vasútvonalat vezettek át rajta, s az sem alkotott belső hálózatot. A Székelyföld egyes részei csak nagy kerülőkkel, tehát drágán és idővesztéssel voltak továbbra is megközelíthetőek.

Jegyzet

1. **Erdély Története**. III. Akadémiai Kiadó, Bp. 1987. 1524 l.
2. IMREH István, **Erdélyi Hétköznapok (1750-1850)**. Kriterion, 1979. 242-43 l.
3. EGYED Ákos, **Falu, város, civilizáció**. Kriterion, 1981. 157 l.
4. Idem, 157 l.
5. Székely Nemzet. Sepsiszentgyörgyön megjelenő napilap. A továbbiakban Sz. N. 1886. február 2. 18. sz.
6. Sz. N. 1886. október 17. 161. sz.
7. Sz. N. 1888. szeptember 11. 139. sz.
8. Sz. N. 1888. szeptember 23. 146. sz.
9. Sz. N. 1886. augusztus 10. 124. sz.
10. Sz. N. 1886 október 10. 157. sz.
11. S. S., **Vasútat és ipart a Székelyföldnek**. Bp. 1886 17 l.
12. Sz. N. 1887. október 25. 162. sz.
13. Sz. N. 1888. július 3. 86. sz.
14. Sz. N. 1889. január 1. 1. sz.
15. Sz. N. 1889. január 1. 1. sz.
16. EGYED, **i. m.** 158 l.
17. Sz. N. 1894. szeptember 17. 138. sz.
18. Sz. N. 1892. október 22. 161. sz.
19. Sz. N. 1892. július 14. 105. sz.
20. Sz. N. 1893. április 12. 53. sz.
21. NAGY János, **Európa pereme. Brassó és Háromszék vármegye vasútvonalainak megépítésének rövid története**, Brassói füzetek. 1996. XI. évf. 8 sz. 94 l.
22. *** **Háromszék vármegye közlekedési viszonyai**. In: **Háromszék vármegye. Emlékkönyv**, Sepsiszentgyörgy 1899. 287 l.
23. NAGY János, **i. m.** 94 l.
24. Sz. N. 1895 március 30 49 sz.
25. Sz. N. 1895 június 1 82 sz.
26. **Háromszék vármegye közlekedési viszonyai...** 288 l.
27. **Erdély története**. 1517 l.
28. Sz. N. 1896. július 22. 109. sz.; július 29. 113. sz.
29. **Háromszék vármegye...** 290 l.
30. Sz. N. 1900. január 20. 10 sz.



**Planuri de cale ferată în Secuime
la sfârșitul
sec. XIX., și în special realizarea
liniei feroviare
Sf. Gheorghe–M.-Ciuc**

(Rezumat)

Primul impact asupra Secuimii al dezvoltării capitaliste a țării de la sfârșitul secolului trecut a fost unul negativ (pauperizare, emigrare). Realizarea rețelei feroviare din această zonă și racordarea sa la rețeaua națională oferea una dintre cele mai importante șanse pentru ieșirea din criză. În anii 1880 se încearcă câștigarea sprijinului pentru diferitele planuri existente. În 1891 ia ființă Camera de Comerț și de Industrie de la Tg. Mureș care va depune efort deosebit pentru ajungerea la soluții cât mai eficiente. În 1894-95 se elaborează noua lege, prin promulgarea căreia statul preia aproape în întregime finanțarea liniilor Sf. Gheorghe–M.-Ciuc și celei dinspre pasul Ghimeș (ultima reprezenta la data respectivă calea ferată cea mai dificilă de construit și cea mai scumpă din Ungaria). Ramificația Ciceu-Gheorgheni se va construi în 1907, racordarea la linia Războieni-Tg. Mureș prin Gheorgheni în 1909.

**Railway Plans in the Székelyföld
at the End of the 19th Century,
Especially the Railway between
Sepsiszentgyörgy (Sf.
Gheorghe)—Csíkszereda (M.-
Ciuc)**

(Abstract)

The first impact over the Székelyföld and its people during the capitalist development of the country at the end of the past century was a negative one (pauperisation, emmigration). The fulfillment of the rail-way in this zone and its connection to the national rail-way network offered one of the most important chances for getting over the crisis. During the 1880's people

tried to gain support for many already existing plans. In 1891 the Chamber of Commerce and Industry was founded in Marosvásárhely, that sustained all the plans with a huge effort in order to come to most efficient solutions. Between 1894-95 a new law was voted by which the state took over almost entirely the financing of the lines between Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda and that over the Gyimes-pass. This last represented at that time the most difficult and expensive rail-way to be built in Hungary. The branching Csíkcsicsó–Gyergyószentmiklós was built in 1907, the connection to the line Székelykocsárd–Marosvásárhely through Gyergyószentmiklós in 1909.



17192 (11)

Fuvarlevél.

Frachtbrief.

számai szerződésre nézve az Országszabályzat és az illető díjszabások érvényesek).

Frachtvertrag gelten das Betriebsabkommen und die in Betracht kommenden Tarife.

Soth Samuel is
Teglas Vilmos mal.
Koröspatak

ban
ben

si állomás
megnevezésén

Sepsiszentgyörgy

hely
szám

száma
szám

szám
szám

száma és a befizetés helye azonos a rendelési számmal.



Tartalom — Inhalt

Változat
szám-ally kg
Rohgewicht kg

zögzazdasági gép.

4^{te} *York...*
száma és címe

320

1. ábra Sepsiszentgyörgyre küldött szállítmány fuvarlevelének részlete. (JÓZSEF Álmos gyűjteményéből)

