

# A VASPARIPA MEGJELENÉSE SZÉKELYFÖLDÖN

Gidó Csaba: *Vasszekér és mozdonygőz.*

*A székelyföldi vasút története (1868–1915)*

■ **Gidó Csaba** székelyudvarhelyi történész, történelemtanár munkája nem csupán az utazásról, illetve annak egyik formájáról szól, hanem a vonaton utazók olyan kérdéseit is végigjárja történeti perspektívában, mint: miért ilyenek a jelenlegi erdélyi/székelyföldi vasutak? Milyen körülmények között utaztak az emberek a vasút megjelenésekor? Hogyan alakult ezek építéstörténete? Miért csak kisebb szakaszokban és egymástól jelentős időtávolságban épült ki a székelyföldi vasúthálózat? Valamint, amire talán legtöbb székelyföldi utazó kíváncsi lehet, miért nem épült meg az Udvarhely–Csíkszereda-vasútvonal?

Könyve azonban ennél sokkal többről szól, hiszen az akkoriban még az Osztrák–Magyar Monarchiához tartozó Erdély és Székelyföld területén megjelenő vasúthálózat fokozatos kiépítését taglalja, valamint tárgyalja e vonalak kapcsolódását a romániai hálózattal. Munkája ilyen tekintetben hiánypótló, ugyanakkor számos mai aktualitást is tartalmaz a felsoroltakon kívül is. Mivel kronológiailag megáll az 1915-ös évnél, inkább MÁV-történet, de az impériumváltást követően részben az erdélyi CFR történeteként is felfogható.

A könyv négy nagy fejezetre tagolódik, amelyek az erdélyi vasútépítés első (hős)korszakát vázolják, illetve a székelyföldi vasútépítési munkálatokat tárgyalják a 20. század elejével bezárólag, valamint utolsóként egy interdiszciplináris jellegű fejezetben a szerző közlekedés és társadalomtörténeti perspektívából közelíti meg a vasút megjelenését mint újdonságot a lakos-

ság számára Székelyföldön. **Gidó Csaba** számára nem új kutatási terület a vasúti közlekedés, ugyanis ebben a témában védte meg államvizsga-dolgozatát, majd később a doktori disszertációját is a Pécsi Tudományegyetemen. Jelen kötet ugyan nem képezi a szerző doktori disszertációjának az anyagát,<sup>1</sup> viszont részben felhasznál kisebb részeket az eddigi tanulmányaiból,<sup>2</sup> előző kutatásaiból, ennek ellenére a munka nem tekinthető eddigi publikációi összeszerkesztett változatának.

A gőzerő hasznosítása és gőzmozdony megjelenésével az ipari forradalom gyümölcseként a közlekedés és szállítás szempontjából a vasút kiépítése nyugaton a gazdasági fejlődés szimbólumává vált. Magyarországra közvetlenül Széchenyi István által jutott el a vasúti közlekedés, azonban a kezdeti időszakban ez a peremvidékekre – Erdélyre és a Székelyföldre – nem vonatkozott. A kiegyezés utáni időszakban felgyorsultak az események a vasútépítés szempontjából: ehhez hozzájárult, hogy **Mikó Imre**, a kiegyezés utáni új magyar kormány közlekedéspolitikáját irányító, erdélyi származású szakminiszter elővette Széchenyi tervezeit, így egyik főirányként Erdély felé képzelte el a vasútépítést Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó irányában. A vasutat Marosvásárhely irányában csak a 19. század második felében terjesztették a Magyar Keleti Vasút Székelyföld irányába terjeszkedő egyik mellékszárnnyaként. A Gyulafehérvár–Marosvásárhely vonalat hivatalosan 1871 novemberében adták át, melyen naponta két

vegyesvonat érkezett vagy indult Marosvásárhelyre, érintve Nyárádtő, Csapóradnót, Marosludas, Székelykocsárd, Felvinc, Nagyenyed, Tövis és Gyulaféhvár állomásokat. A Kolozsvár–Székelykocsárd vasútvonal 1873-ban nyílt meg, így Marosvásárhely közvetlen kapcsolatba került Kolozsvárral és Nagyváraddal. A Magyar Keleti Vasút államosítása után, 1876-ban megalakult a MÁV marosvásárhelyi osztálymérnöksége, amelynek hatásköre a kezdetben 59 km hosszú Székelykocsárd–Marosvásárhely szárnyvonalra terjedt ki, és melynek feladatkörébe a vasútpálya összes létesítményének és felszerelésének a karbantartása, a pályafelügyelet és a személyzet irányítása tartozott. Az osztálymérnökség vonalhossza 92 km-re módosult az 1886-ban átadott Marosvásárhely–Szászrégen vicinális átadásával, majd területi hatásköre 1910-től a Marosludas–Déda közti 103 km-re terjedt ki.

A kötetben nyomon követhetők a székelyföldi régió vasútépítés-történetének a sajátosságai, magam ebben az írásban Marosvásárhely bekapcsolódását érintem leginkább. A vasútépítésben nemcsak a pénzühiány vagy a támogatók, befektetők keresése okozott nehézséget, hanem azok a politikai csaták is, melyek a tervezetek engedélyezéséhez elvezettek. Az engedélyekhez folyamodók annak a politikai elitnek a tagjai voltak, amely a székelyföldi megyék vagy városok vezetőit is adta, valamint az általuk elképzelt vasútvonalak egyeztek a hozzájuk közel álló (vagy éppen saját) gazdasági érdekekkel. A Marosvásárhely–Szászrégen-vonal esetében a Maros felső folyásának földbirtokosai, országgyűlési képviselői, illetve a nagy befolyással rendelkező Maros tutajtársaság kérvényezte a vasútépítést. Érdekében olyan jelentős személyiségek léptek fel Budapesten, mint gróf Haller János főispán, Bernády György polgármester, Sándor János országgyűlési képviselő (akinek meghatározó szerepe volt a Kis-Küküllő-völgyi vasút megépítésében) vagy gróf Bethlen István országgyűlési kép-

viselő, későbbi miniszterelnök. Udvarhelyszék esetében Dániel Gábor és Ugron Gábor személyes hozzájárulását emeli ki a szerző. Az építés történetét képekkel, táblázatokkal, valamint diagramokkal teszi teljessé, színesebbé, ugyanis számos képanyag maradt fenn az építkezések menetéről, az állomások, vonalak átadásáról, valamint a megvalósult vagy abbamaradt tervekről, amelyeket a szerző válogatva közöl.

A felsevezetőben feltett kérdésre (*miért nem épült Csíkszereda és Székelyudvarhely között vasútvonal?*) Gidó többoldalas magyarázattal válaszol, amelyben átlépi a könyv kronológiai határait, és mintegy 150 év perspektívájában mutatja be azon eseményeket és hiányosságokat, amelyek miatt nem jöhetett létre a kérdéses vonal. Végeredményként megállapítja, hogy a 19. században a helyi elit nem rendelkezett olyan pénzügyi, politikai erővel, amely akár a helyi erőforrások, akár az állami támogatás felhasználásával előre tudta volna vinni ezt az ügyet. Ezt követően pedig az impériumváltások és világháborúk fokozatosan visszaszorították ennek lehetőségét. A későbbi évtizedekben pedig a gépkocsiszállítás térhódítása révén Udvarhely is be tudott kapcsolódni a vármegye gazdasági vérkeringésébe, így a vasút terve inkább csak nosztalgikus ötletnek tűnt. A szerző szerint ez a másfél évszázados eset kiváló példája a helyi politikai, gazdasági erők országos fejlesztési politikán belüli küzdelmének. A kötet, bár történeti munka, és elsősorban a szakmának íródott, könnyed, közérthető nyelvezete révén a nagyközönség és érdeklődők számára is „fogyasztható”.

A záró fejezet egy társadalomtörténeti kísérlet, amely a közlekedés módzataival indít, és a vasúti forgalomra összpontosít. Az ipari vasútvonalak mellett a szerző nyomon követi a vasútvonalakat építő vállalkozókat és cégeket, kimutatva az ezek közötti összefüggéseket. A vasút építésével járó társadalmi és városrendezési változásokat is vázolja, vagyis a bérkocsi-forgalom alakulását a vasút megjelenése után,

valamint a megjelent állomások, ipari állomások és indóházak létrehozásával járó folyamatokat. A könyvben színesen, anekdotikus történetekkel ragadja meg a vasút érkezését a Székelyföldre, ahol a vasutak megnyitása népünnepléyként zajlott. Továbbá a vasúti kocsik felszereléséről, az utazás módjáról és az illetanról is érdekes történeteket olvashatunk. Az addig szokatlan utazási forma népszerűsítő igényeket vont maga után a vasúttársaság számára, ezért különböző illetankönyveket adtak ki a vonaton való viselkedés szabályairól. Ezenkívül számos irodalmi alkotás maradt ránk e történetekről, az utazási élmények megörökítéséről. A szerző fontosnak tartotta összeszedni a székelyföldi vonatkozás leggyakoribb panaszait is, amelyek szintén az aktualitást tükrözik: a vonatok gyakran késnek, lassúak, nem megfelelőek az összeköttetések, a szállítóknak nincs megoldva a tisztaság, fűtés stb.

Összességében a szerző megállapítja, hogy a székelyföldi vasutak mind a mai napig befejezetlen hálózat képét mutatják. A könyvben található szá-

mos ábra bizonyítja ezt, amelyek legtöbb esetben megvalósíthatatlan terveket tartalmaznak, amelyekkel a korabeli vasútépítési időszakban találkozunk. 1915-ben a székelyföldi vasút építéstörténetének meghatározó korszaka véget ért. A hiányosságok ellenére a szerző kiemeli, hogy a vasútnak köszönhetően a Székelyföldnek mégis sikerült bekapcsolódnia az országos vérkeringésbe, elérhetővé tette az emberek számára közeli vagy távoli utazásaira a vasút kényelmét és biztonságát. Megépítésével pedig a településekre érkező mérnökök, vállalkozók, ügynökök, munkások áradata felborította a helységek megszokott mindennapi életét, ezáltal közvetlenül is érintette a helyi társadalom minden tagját. A könyv hiánypótló munkának számít, de nem tekinthető befejezettnek, ugyanis a 20. században a Székelyföldet érintő impériumváltások, valamint politikai rendszerek továbbbírták a vasút fejlesztésének vagy éppen hanyatlásának történetét, melyet remélhetőleg a közeljövőben hasonló alaposítással feldolgoznak.

Fodor János

#### ■ JEGYZETEK

1. A 2011-ben megvédett dolgozat címe: *A vasúthálózat kiépülése Székelyföldön és szerepe a régió modernizációjában (1868–1915)*. Megtekinthető a <http://www.idi.btk.pte.hu/dokumentumok/disszertaciok/gidocsabaphd.pdf> webcímen.

2. Elsősorban a Hermann Gusztáv Mihály és Róth András Lajos által szerkesztett, Székelyudvarhelyen nyomtatott Aeropolisz sorozatban megjelent vasúttörténettel foglalkozó munkáira gondolok, valamint a tanulmánykötetben megjelent munkájára: Gidó Csaba: *Marosvásárhely gazdasági vonzáskörzete a vasútforgalom szempontjából a 19. század utolsó évtizedében*. In: Pál-Antal Sándor – Novák Csaba Zoltán (szerk.): *Marosvásárhely történetéből*. 2. Mentor Kiadó, Marosvásárhely, 2007. 55–69.

