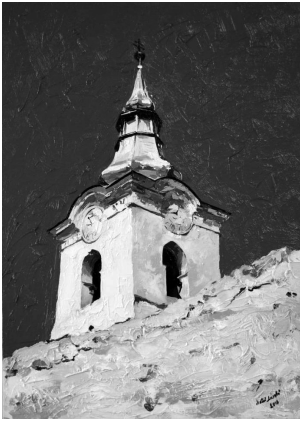


GIDÓ CSABA

UTAK ÉS VASUTAK SZÉKELYFÖLDÖN

(A reformkortól a második világháborúig)



A vasúti alkalmazott közmegebecsülésnek örvendett a helyi társadalomban, a kereskedőnél hitele, a kocsmában saját pohara volt.

Lapozgatva a 19. századi székelyföldi sajtót, a 21. század emberének néha az az érzése, hogy e régió felett mintha megállt volna az idő. Ugyanazok a gondok és ugyanazok a vágyak, tervek is: ha lesz autópálya, akkor lesz gazdasági fellendülés, könnyebb és gyorsabb közlekedés, idő- és térbeli távolságok lerövidülése, székelyföldi turizmus fellendülése, munkahelyteremtés, elvándorlás csökkenése. A 19. század embere hasonló reményeket fűzött a vasúthoz, a gőzmozdony megjelenéséhez.

A 19. század elejétől elinduló infrastruktúrális fejlesztések a mai napig meghatározzák Székelyföld közút- és vasúthálózatának arculatát. Megteremtették a keretet, az út- és vasútvonalak irányát. A 21. század száguldozó emberének ezek a keretek ma már nem megfelelőek, szükségszerű a szekér-, illetve kis arányú autóforgalomra szabott úthálózat korszerűsítése, a gőz- és dízelmozdonyok által vontatott vagonoknak megfelelő vasúti pálya felújítása, hogy lehetővé váljon a gyorsforgalmú vasút működése.

A tanulmány adta keretek nem teszik lehetővé egy részletesebb székelyföldi közút- és vasúttörténet megrajzolását. Így az alábbi sorokban a székelyföldi infrastruktúra elmúlt kétszáz éve történeti fejlődésének fontosabb állomásait ismertetjük, kitekintést nyújtva a közút- és vasútfejlesztéseknek gazdasági és társadalmi hatására.

■ Székelyföld úthálózatának modernizálása már a 18. század első felében, a Habsburgok erdélyi berendezkedésével napirendre került. A kereskedelem fejlődése, a modern közigazgatási rendszer kiépülése, a hadsereg szükségletei előtérbe helyezték a közúthálózat fejlesztésének fontosságát. Az úthálózat modernizálása elősegítette a szabad mozgást, a tér- és időbeli távolságok csökkentését. Az arisztokrácia, a gazdagodó polgárság saját közlekedési eszközeit használta, a középosztálybeliek a szállítási társaságok által elindított tömegközlekedést, míg a szegény réteg gyalog tette meg az utat a cél felé. A 18. századtól az állam hatékony működése szempontjából is fontossá vált, hogy a főútvonalak egész évben járhatók legyenek. A közlekedés fejlődését azonban hátráltatta a szervezetlenség, a központi irányítás hiánya, a helyi érdekek érvényesülése, a szakképzetlenség, a jobbágyok által szolgáltatott közmunka minősége.

A 19. század első felétől a székelyföldi elit is felismerte a modern úthálózat megvalósításának fontosságát, így került sor a Segesvár–Székelyudvarhely–Csíkszereda–Gyimes, Brassó–Ojtozi-szoros vonalon haladó állami útvonalak korszerűsítésére. Mindkét útvonal Székelyföld és Moldva, valamint Erdély többi vidéke közötti kereskedelmi kapcsolatokat szolgálta.

1819-ben a *Magyar Kurírban* vers jelent meg az udvarhelyszéki jegyző, patakfalvi Ferenczi István tollából. A szerző versbe szedve számolt be az olvasónak a Székelyudvarhely–Homoródfürdő közötti útépitésről:

*Erdő, szikla, víz, posvány kész
Szép tér úttá változott
Mit az erő, készség és ész
Egyezve kidolgozott.
Azok a gyors Székelyeknek
Eddig jóvát gátolták,
De hála a jó Egeknek
Ennek úttját megadták!*¹

Az 1818–1819-ben megépített Székelyudvarhely–Fenyéd–Máréfalva–Homoródfürdő közút a modern úthálózat kiépítésének első lépését is jelentette Székelyföldön. A munkálatok nagyságát mutatja, hogy 11 kisebb-nagyobb kőhíd, 15 fahíd, 44 600 kézi, illetve 28 000 szekér napszám eredményeként valósult meg az útépités.² A Székelyudvarhely–Máréfalva–Homoródfürdő közt kiépülő új út átvette a korábban használt Székelyudvarhely–Szentimre utca–Szarkakő–Cekendtető–Homoródfürdő út szerepét. Ez az útszakasz a Segesvár–Héjjasfalva–Székelyudvarhely–Kápolnásfalva–Csíkszereda–Gyimes (országhatár) vonalon haladó országút részét képezte, amely Székelyföld, egyben Udvarhely és Csík közigazgatási egységek fő közlekedési ütőere már a reformkort megelőző időszakban.

Az első átfogó magyar infrastrukturális fejlesztési tervet Széchenyi István és munkatársai dolgozták ki és terjesztették 1848-ban az országgyűlés elé *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* címmel. A program megvalósítását a szabadságharc bukása akadályozta meg, Magyarország közlekedésügye a birodalmi érdekeknek rendelődött alá. A bécsi kormány 1851-ben Nagyszebenben építési igazgatóságot szervezett, a megyék, körzetek székhelyén építési hivatalok létesültek, amelyek feladata volt az úthálózat felügyelete és karbantartása. A biro-

dalmi elvből kiindulva, az utakat három csoportba szervezték: állami, országos és községi utak.

A kiegyezést követően az útügy igazgatása a Közmunka és Közlekedési Minisztérium, majd 1890-től a Kereskedelemügyi Minisztérium hatáskörébe került. 1868-ban összesen 46 államépítészeti hivatal jött létre. A volt állami utakat a magyar állam vette kezelésbe, míg az országos útvonalakat a törvényhatóságoknak adták át, a közutak a községek gondozásában maradtak. A magyar közúthálózat-rendszer legfőbb hiányossága az volt, hogy az utak közigazgatási és műszaki szolgálata nem volt kellően szabályozva, a törvényhatósági közutakra kivetett országos közmunka alapja a természetbeni munkaerő volt, amely sok esetben célszerűtlennek bizonyult. E szolgálat függött a vármegyei alispán felfogásától és buzgalmától, ráadásul gyakran személyes érdekek is közrejátszottak.³

A közutakról és vámokról szóló 1890. évi I. törvénycikk megváltoztatta mind a közutak addigi osztályozását, mind a közúti teherviselést, rendezte az utak közigazgatását, illetve műszaki szolgálatát. A közutak addig ismert négy osztályát (állami, törvényhatósági, községi közlekedési, tiszta községi) kettővel szaporította. Létrejött a vasúti állomásokhoz vezető utak, továbbá az egyesek, társaságok vagy szövetkezetek céljaira létesített utak osztálya.⁴ A törvény a városok, községek belterületén lévő utcákat nem tekintette közútnak, így fenntartásukról sem gondoskodott. A települések a helyi költségvetésből fedezték utcáik modernizálását, mellyel a település műszaki osztálya foglalkozott. A törvény a közutak területével kapcsolatos vitás kérdések eldöntése érdekében elrendelte az úgynevezett törzskönyvek (közúti telekkönyv) elkészítését.⁵

Az utak fenntartása tekintetében 1887-ben rendelettel szabályozták a közúti kerületi felügyelők, állami útmesterek, útkaparók szolgálatát. Az útmesterek a települések megbecsült tagjai voltak, akiknek feladata volt az út karbantartása mellett az út melletti árok tisztán tartása, az út melletti fű lekasználása, az oda ültetett gyümölcsfák gondozása.

Az osztrák–magyar kiegyezést követően a Közlekedési Minisztérium 1871-ben kijelölte azokat az útvonalakat, melyeket kereskedelmi, katonai szempontból szükséges mielőbb modernizálni. Székelyföld esetében a következő útvonalak lettek kijelölve: Marosvásárhely–Beszterce, Szászrégen–Borszék–Tölgyes, Héjjasfalva–Székelyudvarhely–Csíkszereda–Gyimes-országhatár, Kézdivásárhely–Ojtozi-szoros, Kézdivásárhely–Csíkszereda–Ditró, Brassó–Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda.⁶

Az 1870-es években sor került ezen utak – amelyek a székelyföldi úthálózat fő vonalait is képezték – részleges átépítésére, modernizálására. Az erdélyi vasútépítés hőskorában, 1868 és 1873 között, Székelyföldet elkerülték a vasútvonalak, de jelentős közútépítésekre került sor, melyeknek pozitív gazdasági és társadalmi hatása volt.

Magyarországon 1876-ban végezték az első forgalomszámlálást, forgalmi becslést, majd 1894-ben a második országos forgalomszámlálást. A forgalomszámlálások célja az volt, hogy felmérjék az utak forgalmát, állapotát, illetve adatokat kapjanak egy országos közúthálózat kialakításához. Az alábbi táblázatban a székelyföldi megyék állami és törvényhatósági útjainak napi átlag forgalmára illetve az utak állapotára nyерhetünk rálátást 1894-ből.

Megye	Az 1894-es átlagos napi forgalom az állami utakon	Az 1894-es átlagos napi forgalom a törvényhatósági utakon	Törvényhatósági utak átlagos szélessége, alapkövezése	Vicinális utak állapota	Vicinális utak hány %-a járható egész évben
Csik	560	480	4 m, alapkövezés szórványosan, kavicsagy vastagsága 8-18 cm között	Rendezetlen	18%
Háromszék	598	703	4-5 m, többnyire van alapkövezés, kavicsagy 8-30 cm között	Az utak szélessége 3-5 m, változó az alapkövezés és útalap	Nagyobb részt
Maros-Torda	300	250	4 m, nincs alapkövezés, kavicsagy 15-20 cm	Nincs rendes útalap	20%
Udvarhely	620	594	4 m, rendszertelenül van alapkövezés, kavicsagy 10-20 cm	3-4 m, rendszerint alapkövezettel ellátva 5-15 cm kavicsagy	88%

I. táblázat. Székelyföldi megyék főbb útjainak forgalma 1894-ben.⁷

A székelyföldi törvényhatósági és községi utak átlagszélessége 4 méter volt, az alapkövezés eltérő volt megyénként, a kavicsagy vastagsága is 8 cm-től akár 30 cm-ig is terjedhetett. Csak az Udvarhely megyei utakról lehetett elmondani, hogy az év minden szakában használhatók voltak.

A székelyföldi úthálózat modernizálása a 20. század elején felgyorsult, jelentős befektetésekre került sor. Több, korábban törvényhatósági útvonalat átvettek az állami utak sorába. Nagyobb figyelem öszpontosult a törvényhatósági útvonalakra is, mind az útépités, mind az útfelügyelet szempontjából. A Kézdivásárhely–Bükszád, illetve a Málnásfürdő–Barót közút kiépítésével megközelíthetővé vált a torjai Büdös-barlang, a Szent Anna-tó, a Gyergyószentmiklós–Békási út építkezéseit pedig a „boldog békeidők” utolsó éveinek egyik legjelentősebb székelyföldi közúti fejlesztésnek tekinthetjük.

1901-ben Székelyföld területén 765 km állami útvonal volt, ez 1915-re 861 km-re növekedett, nagyrészt kőalappal ellátva. A törvényhatósági utak 1901-ben 852 km, 1915-ben 1006 km hosszúak voltak, és 85%-ban voltak kiépítve. A községi székelyföldi úthálózat hossza jelentős mértékben nem változott 1915-ben, 1389 km hosszú és közel 80%-ban kiépített útról beszélhetünk.⁸

A 19. század utolsó éveiben megjelent az automobil a székelyföldi utakon. A székely településeken egy-egy autó megjelenése igazi csodaszámban ment. Érdemes megemlíteni, hogy Magyarország első autóforgalmi rendelete 1901-ben jelent meg, és szintén ez évben adták ki az első forgalmi rendszámot, amit gróf Eszterházy Mihály Mercedes gyártmányú kocsija kapott.⁹ A 20. század első évtizedére a székelyföldi utakon az autómobilok jelenléte megszokottá vált. 1905-től a nyári időszakban elindult a régió első autómobil személyszállítási vállalkozása a dédai vasútállomástól Borszékig. 9 személy szállítására volt alkalmas, és

mindössze 2 óra alatt tette meg a 70 km hosszú utat.¹⁰ Elsőként Marosvásárhe-
lyen, 1913-tól megjelent az autótaxi.¹¹

A közúti forgalom képe a 20. század elején, az automobilon megjelenésével
átalakult. Az autók szükségessé tették a közúti fejlesztéseket, illetve a forgalom
szigorúbb rendszabályozását. A Belügyminisztérium 1910-ben adta ki a *Sza-
bályzat a gépjárművek közúti forgalmáról* című rendeletet. Előírták, hogy a jár-
művek legyenek ellátva fékkel, kürttel, lámpával. A járműnek forgalmi enge-
délyt kellett igényelni, amelyet egy szakértői vizsgálat előzött meg. Minden gép-
járműre elől és hátul rendszámot kellett helyezni. A jelzések fehér alapon vörös
betűkkel és fekete arab számokkal készültek. A rendszámokat a kerületek szerint
1-től kezdődően adták ki. A székelyföldi vármegyék a brassói kerületbe tartoz-
tak, és R jelzéssel rendelkeztek.¹² Az autóvezetői vizsgát a kerületek székhelyén,
így a székelyföldi autósok ezt Brassóban tehették le.

Az első világháború eseményei jelentős károkat okoztak a közúti hálózatban,
főként a mőtárgyakban. Az 1916-os román betörés időszakában több mőtárgy
károsodott. Udvarhely megyében egy vashidat, nyolc vasbeton és boltozott hi-
dat robbantottak fel. Az 1916-os évben a munkálatokhoz szükséges kavicsnak
csak a felét sikerült előteremteni.¹³ A megrongált hidakat, átereszeket csak ideigle-
nes megoldásokkal sikerült a forgalomnak átadni, azt remélve, hogy a háború
befejezése után sor kerülhet egy átfogó közútfelújításra. A háborút követő impé-
riumváltás és az azzal járó személyzeti átalakítások, valamint a pénzhiány miatt
csak az 1920-as évek második felétől került sor a mőtárgyak, illetve a közút kö-
vezetének kicserélésére.

A két világháború közötti román kormányok számára a székelyföldi infrast-
rukturális fejlesztések nem számítottak prioritásnak. 1920 és 1940 között a régi-
óban egyetlen kilométernyi betonút sem épült. Mindazonáltal, ebben az idő-
szakban jelentősen megnőtt Székelyföldön az autó- és autóbusz-forgalom. Több
autóbuszjárat indult el, főként a vasutat nélkülöző régiókban. 1928-ban
megnyitották a régió egyik első benzinkutját Barótón, ahol az illető évben 33 autó
tulajdonos volt.¹⁴

A 20. század elején megnövekedett autóforgalom a településeket új kihívás
elé állította. A gépjárműforgalom megváltoztatta a városrendezés addig ismert
módszereit és céljait. Az utak és járdák rendezése, karbantartása egyre nagyobb
odafigyelést és anyagi megterhelést jelentett a települések és a megyék számára.
Az impériumváltás egyben új szabályokat is hozott a közúti közlekedésben, a
Magyarországtól Romániához csatolt területeken. Át kellett térni a baloldali köz-
lekedésről a Romániában már megszokott, jobboldali közlekedésre. 1940 őszén,
amikor Észak-Erdély és Székelyföld ismét Magyarország része lett, akkor az a
visszás helyzet alakult ki a közlekedésben, hogy az anyaországban baloldali, az
erdélyi részeken jobboldali közlekedési szabályok voltak érvényben. Ezt felol-
dandó, 1940 szeptemberében az erdélyi részeken visszatértek a baloldali közle-
kedésre. Az átállás nem ment gördülékenyen, több baleset történt. Rövid időn
belül azonban ismét változtatásra került sor, és 1941. július 6-án – az európai
szárazföldi kontinensen utoljára – Magyarországon is átálltak a jobboldali
közlekedésre.¹⁵

Az 1940-es II. bécsi döntés eredményeként meghúzott új román–magyar ha-
tár kettémetszette az erdélyi vasúthálózatot. A székely megyéknek az anyaor-
szággal való vasúti összekötetése megszakadt. A közlekedési kapcsolat fenntar-
tásának feladata teljesen a közutakra hárult. A legfontosabb útvonal az anyaor-

szág és Székelyföld között a Beszterce–Szeretfalva–Teke–Szászrégen volt, amelyen az anyaország és Székelyföld közötti teljes személy- és áruforgalmat bonyolították. Az erdélyi fővasútvonal és a magyar vasúti hálózattól elvágtott székely körvasút legközelebbi eső állomásai Szeretfalva és Szászrégen voltak. A két állomást egy teljesen elhanyagolt, keskeny, folyami kavicsal ellátott út kötötte össze, amelyet a magyar állam mindössze 2 hónap alatt felújított.¹⁶ A szintén nagyon fontos Beszterce–Szeretfalva utat is modernizálták.

1940 szeptemberében a MÁVAUT autóbuszjáratokat indított el a Beszterce–Teke–Szászrégen, illetve Marosvásárhely–Szováta–Parajd–Székelyudvarhely, Székelyudvarhely–Zetelaka vonalakon. Ez utóbbit később meghosszabbították Gyergyószentmiklósig. Autóbuszszal lehetett eljutni Székelyudvarhelyről Barótiig, majd később Málnásfürdőig. Szükséges kiemelni, hogy ebben a korszakban az autóbusz-forgalom még a vasúti személyszállítás kiegészítéseként működött. Az illető autóbuszjáratokat addig gondolták fenntartani, míg a fent említett vonalakon a vasútvonalak kiépülnek.¹⁷

A teherforgalom és az autóbuszjáratok megélénkülése szükségessé tette a székelyföldi közúthálózat modernizálását. 1941-ben kezdetét vette a Marosvásárhely–Parajd–Székelyudvarhely útvonal modernizálása, beton és kiskőburkolattal való ellátása. 1944-ig 24 km hosszú szakasz készült el. Elkészült a Sepsiszentgyörgy–Nagyajta 29 km makadámút is.¹⁸ Korszerű kőburkolatot kaptak az erdélyi és székelyföldi városok főbb útvonalai.

1942. augusztus 1-jén átadták a forgalomnak a Tolvajostető–Hargitafürdő közötti 7 km-es bekötő utat Varga József kereskedelmi és közlekedésügyi miniszter jelenlétében. Ez turisztikai szempontból jelentős beruházásnak számított, hiszen korábban csak gyalogosan és szekérral lehetett eljutni az üdülőtelepre. A turisták kényelmére 1942. augusztus 7-étől MÁVAUT-járatok indultak naponként egyszer (később kétszer) a Tolvajos-tetőn kialakított váróteremtől a hargitafürdői Uz Bence menedékházig (a menedékházat 1942. augusztus 2-án avatták fel). A magyar kormány erőfeszítései ellenére is 1944-re a székelyföldi úthálózat (állami és törvényhatósági út) 2619 km volt, amelyből pormentes burkolattal 12,8 km volt ellátva, vagyis a teljes úthálózat 0,49%-a felelt meg a kor modern követelményeinek.¹⁹

Székelyföld és a gőzmozdony

■ A helyi legenda szerint, mikor a vasút elérte a Gyimesek völgyét, több helyi legény elindult a legközelebbi vasútállomásra, hogy megnézzék azt a masinát, amely magától megy, pedig ló sincs eléje fogatolva. A mai kor emberét ez a történet mosolyra készíti, de a 19. század emberének igazi technikai csoda volt a gőzmasina, amely több vagonot vontatott maga után olyan sebességgel, amely addig ismeretlen volt az emberiség számára. A vasúti közlekedés nem elhanyagolható előnyének számított, hogy az időjárástól függetlenül biztosította a személy- és teherszállítás gördülékeny lebonyolítását. Megtörtént a tér és az idő legyőzése, a vasútra úgy tekintettek, mint egy erőre, amely betört az eddig korlátlanul uralkodó természetbe. Hogy van-e mozgás, és az milyen, és ettől kezdve a mechanikus erőttől függött, amely megteremtette saját új térbeliségét.

A George Stephenson vasúti mérnök által kivitelezett és 1825. szeptember 27-én megnyitott Stockton–Darlington-pálya nyomtávja 1,435 méter volt.²⁰ A ké-

sőbbiekben ez az úgynevezett *normál nyomtáv* terjedt el leginkább az egész világon, így a Kárpát-medencében is.

Először a magyar reformnemzedék külföldön tartózkodó tagjai találkoztak a gőzmozdonnyal, és hamar felismerték a vasút fontosságát. Ezek közé tartozott Bölöni Farkas Sándor, aki 1831-ben járt Angliában. Így írt a vasúthoz fűződő élményeiről: „Liverpoolból Manchesterig, a gőzszekérrel jöttünk. Az emberi elmének egyik legnagyobb diadalma a Gőzszekér. A város végén felültünk a szekérre mintegy 130-an, s ezen utat Manchesterig – egy óra és fél minuta alatt tettük meg. De néha 58 s még 57 minuta alatt is megfutja ezen utat a Gőzszekér. Sem madár, sem a legsebesebb vágató ló, ily gyorsasággal nem haladhat. Különösen gyönyör nemét érzi az ember, midőn egyik városból, csak nem egyszerre a más messze városban teremhet.”²¹

Széchenyi Istvánnak angliai látogatása során, 1832-ben adódott alkalma először megnézni és vezetni gőzmozdonyt.²² Széchenyi, hazatérve a magyar vasútépítés élharcosa lett.

A reformnemzedék korán felismerte a vasút gazdasági, társadalmi és kulturális hatását. Az 1840-es években Magyarországon is elindult a vasútvonalak tervezése majd építése. Az első normál nyomtávra, gőzmozdonyvontatásra berendezett magyar vasútvonal 1846. július 15-én nyílt meg Pest és Vác között. Az első vonatot a pálya mellett mindenütt hatalmas kíváncsi tömeg fogadta. A Vác előtti megállónál az utasok elragadtatva nézték a tiszteletükre rendezett tűzijáték fényeit. Később derült ki, hogy a város (kb. 30-40 ház) égett.²³ Az újonnan felavatott Pest–Vác vonalon Petőfi Sándor állítólag háromszor utazott oda-vissza az első napon.²⁴

Egy vasútvonal építése majd megnyitása az illető régió egyik legnagyobb eseményének számított. Az erdélyi fővasútvonal²⁵ kiépítése által 1870 és 1873 között a legjelentősebb városok, mint Kolozsvár, Marosvásárhely, Gyulafehérvár, Segesvár, Brassó vagy Nagyszeben bekapcsolódtak a vasúti forgalomba. E városok, illetve a környékbeli falvak lakossága számára a vasúti utazás kézzelfogható élménnyé vált, míg a kisebb településeknek vagy Székelyföld nagy részének mindez távoli vágyálmom maradt. A székelyföldi régió az erdélyi vasútépítkezés hőskorából (1868–1873) kimaradt, mindössze egy szárnyvonal, a Székelykocsárd–Marosvásárhely vonalrész érintette a térséget.

A helyi érdekű vasutakról szóló, 1880-ban és 1888-ban elfogadott törvények elősegítették, hogy Magyarország területén több ezer kilométernyi mellékvasútvonal épüljön meg, és lehetővé vált, hogy a nagy városokat nélkülöző, szerényebb gazdasági adottságokkal rendelkező vidékek is bekapcsolódjanak az országos vasúthálózatba. Székelyföld területén 1886 és 1898 között négy helyi érdekű, normál nyomtávú vasútvonal épült meg: Marosvásárhely–Szászrégen (1886), Héjjasfalva–Székelyudvarhely (1888), Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely (1891), Kézdivásárhely–Bereck (1907), Balázsfalva–Küküllőszög–Dicsőszentmárton–Sóvárád (1898) Sóvárád–Parajd (1906).

A helyi érdekeltségű vasútépítkezés mellett a 19. század utolsó évtizedében a magyar állam is megjelent a székelyföldi térségben mint vasútépítő. A nehéz, hegyi pályák építése csak a magyar állam által volt megvalósítható. Így került sor több szakaszban a székely körvasút kiépítésére: Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Madéfalva–Gyimes országhatár (1891), Szászrégen–Déda (1905), Madéfalva–Gyergyószentmiklós (1907), Déda–Gyergyószentmiklós (1909).

A fő- és mellékvonalaktól távolabb lévő kistérségek nem rendelkeztek olyan gazdasági erővel és politikai lobbival, amelynek segítségével el tudták volna ér-

ni normál nyomtávú vasútvonalak engedélyezését, így a 20. század elején a fegyelem az olcsóbb keskenyvágányú vasutak létesítése irányába terelődött. Magyarországon az első világháború kitörése előtt több 600, 760 és 1000 mm-es keskeny nyomtávolságú vonal épült. A viszonylag olcsó és rugalmas pályaépítési lehetőség olyan területeket kapcsolt be a vasútforgalomba, melyek korábban semmilyen vasúti összeköttetéssel nem rendelkeztek, és sem gazdasági, sem földrajzi helyzetük nem tette lehetővé, hogy normál nyomtávú vonal építésében reménykedhessenek. A keskeny nyomtávú vasutak egyedüli hátrányaként emlegették a csatlakozás és az átrakodás problémáját.

A 19. század utolsó évtizedében kibontakozó magyarországi keskenyvágányú vasútépítés egyik legjelentősebb székelyföldi megvalósítása a Maros-Torda vármegyei keskenyvágányú vicinális hálózat volt. 1915-ben, már háborús viszonyok között került sor két szakaszban a Nyárad menti és a Mezőségi településeket Marosvásárhellyel összekötő keskenyvágányú vasúthálózat átadására.²⁶ E vasútvonalak megépítése egyben a székelyföldi vasútépítkezés korszakának lezárulását is jelentette.

Az első világháború kezdetén Székelyföld távol esett a frontvonalaktól, ennek ellenére a személyforgalmat korlátozták. A vasútvonalakon megnövekedett a hadi és áruforgalom. A helyi elit és a korabeli vasúti szakemberek rámutattak arra, hogy a székelyföldi vasúthálózat csonka, nem épült ki a Csíkszereda–Székelyudvarhely szakasz. Mindezek mellett, a székely körvasút több mint száz kilométeren keresztül a magyar–román határ mellett húzódott és nem rendelkezett egy függvényes vasútvonallal, amelyen ki lehetett volna menekíteni egy ellenséges támadás esetén a vasúti és hadianyagot, illetve a civil lakosságot. Az 1916-os román támadás igazolta ezeket a félelmeket. Székelyföld jelentős része a román hadsereg megszállása alá került rövid időre. A visszavonuló osztrák–magyar hadsereg, majd a román hadsereg jelentős károkat tett a vasúti infrastruktúrában: vasúti pályaudvarok, állomások, órházak rongálódtak meg, több vasúti híd felrobbantottak, mint például a Bögöz melletti hidat, a Ladók völgyhidat. 1917–1918 között a MÁV ideiglenesen kijavította a pusztításokat. A normális vasúti forgalom azonban nem állott helyre. Székelyföld 1918 tavaszáig hadműveleti területnek számított, a polgári forgalom folyamatosan akadozott. A vasúti forgalom elsődleges célja ebben az időszakban a háborús gazdaság és a hadsereg kiszolgálása volt.

1918 decemberében a román hadsereg megszállta a székelyföldi vasútvonalakat. A személyszállítás szünetelt, a megyék területének elhagyásához a román katonai parancsnokság engedélyére volt szükség. 1919-ben több részletben igyekeztek meggátolni a vasúti tisztviselők eltávozását, ugyanakkor fokozatosan megtörtént a hatalomváltás is a vasúti intézményhálózatban. A MÁV-jelzéseket felváltották a CFR-jelzések, és a magyar feliratok, pecsétek is románra cserélődtek. 1919. november 26-án a román kormány rendelete értelmében minden vasutasnak fel kellett esküdnie I. Ferdinánd román királyra. A trianoni békeszerződés aláírása után a MÁV-vonalak jogutódja a román államvasutak lett.

Az impériumváltásig a székelyföldi helyi érdekű vasútvonalak részvénytársaságok tulajdonát képezték. A román vasúttársaság, a CFR anélkül vette birtokba e vonalakat, hogy a tulajdonjogot rendezte volna. A részvénytársaságok a vasút után járó jövedelemből nem részesültek, a részvényeseknek nem tudtak fizetni osztalékot. Hosszas huzavona után 1932-ben megegyezés született a román állam és 8 erdélyi és bánági helyi érdekű vasúti részvénytársaság között. Az egyezmény értel-

mében a román állam összesen 10 000 420 svájci frankot fizet a helyi érdekű vasúti részvénytársaságoknak. A Héjjasfalva–Székelyudvarhely részvénytársaságnak ebből például 411 000 svájci frankot kellett volna kapnia. A román állam az 1932. április 2-án aláírt egyezmény értelmében megszerezte a tulajdonjogot,²⁷ de a pénz kifizetésére nem került sor. A vasúti részvénytársaságok és a román kormány közt emiatt pereskedés folyt.²⁸ Az ügy a székelyföldi vasutak esetében 1941-ben, tehát az újabb impériumváltást követően jutott el a megoldásig. Ekkor a magyar állam kárpótolta a részvénytársaságokat, és megszerezte a tulajdonjogot.

Az 1919 és 1921 közti években a vasútra fordított pénzösszeg elégtelen volt: nem cserélték a megrongálódott síneket, a háború alatt épült ideiglenes hidak nem lettek átépítve, nem történt meg a vasútállomások fejlesztése, a vasúti műhelyek anyagiánnyal küszködtek. 1919–1920 között az egész ország területén egyetlen talpfát sem cseréltek ki. Az 1920-as években gyakoriak voltak a balesetek a vasúti személyzet fegyvelmeztlensége, a szabályok figyelmen kívül hagyása és az egyre rosszabb vasúti infrastruktúra miatt. A két világháború között a Magyarországtól Romániához került területek vasúthálózatának fejlesztésére a román állam 110 millió pengő értékű összeget fordított, míg 1940–1944 között csak Észak-Erdély és Székelyföld területén a magyar állam több mint 352 millió pengő értékben ruházott be a vasúti infrastruktúrába.²⁹

A második bécsi döntés által kialakított új magyar–román határ először a történelem folyamán kettéosztotta Erdélyt. Észak-Erdély 1940-es visszacsatolásával 2220 km hosszú normál nyomtávú vasútvonal került vissza a MÁV tulajdonába. Az új határ, jelentős vasúti közlekedési nehézséget okozott, hiszen elvágta Székelyföldet Kelet-Magyarországtól, kettémetszette a Kolozsvár–Székelykocsárd–Marosvásárhely vonalat, az Arad–Tövis–Balázsfalva–Segesvár–Brassó vonal pedig teljes egészében Romániánál maradt. Ennek következtében vasúti összekötés nélkül maradt a székely körvasút Nyárádtó–Uzon közti 274 km hosszú szakasza, a Székelykeresztúr és Székelyudvarhely közötti 27 km-es rész és a Balavásár–Parajd közötti 46 km vasútvonal. Egyedül ez utóbbinak maradt csatlakozása az észak-erdélyi székely vonalakkal, mégpedig a Marosvásárhely–Parajd keskenyvágányú vasútvonal révén. A magyar műszaki katonai alakulatok erőltetett munkával 1940. december 15-re elkészültek a Kolozsnagyida és Szászlekenye közti 16 kilométeres keskenyvágányú vasútvonallal, így megteremtődött Székelyföld és Magyarország többi része közti vasúti összekötés. Azonban ez csak egy sürgősségmegoldás volt, hiszen jelentős időt és költséget emésztett fel a keskenyvágányú vonalról a normál nyomtávú vonalra való ki- és berakodás.³⁰ A MÁV már 1940-ben megkezdte a Szeretfalva–Déda közti vasútvonal tanulmányozását, a szükséges térképek elkészítéséhez ekkor használtak először légi felvételeket. A tényleges munka 1941 tavaszán kezdődött, és sikerült a vasútvonalat 1942. december 5-én megnyitni. A megépült 48 km-es vonal bekapcsolta a magyarországi vasúthálózatban addig szigetként létező székelyföldi vasútvonalakat. Az új vasútvonalnak köszönhetően jelentősen lerövidült a menetidő Budapest és Sepsiszentgyörgy között.³¹ A Szeretfalva–Déda vasútvonal megépülése a székelyföldi vasútépítkezések végét jelentette. 1940–1944 között számos terv készült arra vonatkozóan, hogy miként lehetne megteremteni a székely városok közötti vasúti kapcsolatot. Elsődleges célként szerepelt a vasúti szempontból teljesen elszigetelt Udvarhely megye bevonása a vasúti infrastruktúrába. A háború, az impériumváltás, a vasútnak a közúttal szembeni háttérbe szorulásával a vasútiépítési tervek a levéltárak polcaira kerültek.

■ A vasút megjelenése előtt a szárazföldi közlekedés a településmaghoz kapcsolódott. A postakocsik indulási és érkezési helye a települések központi részében volt. A vasútállomás volt a város első olyan közszolgáltatási intézménye, amely nem annak belterületén, hanem a peremén helyezkedett el. A vasútállomás a települések kapuja lett: érkezési és indulási pont. A MÁV által kidolgozott állomás-típusterveknél nagy gondot fordítottak az állomások körül létesítendő virágoskertre, a gyepesítésre, fásításra.³² Minden vasútállomás, őrház kötelező tartozéka volt a kövezett kerekes kút. Az állomási kúttal ellentétes oldalon volt elhelyezve az illemhely. A betegségek elkerülése végett csak fedett illemhelyeket lehet építeni, azt is a kúttól minél távolabb. A szabadon álló árnyékszék-épületben elkülönítették a női és férfi részt, igyekeztek ezeket a helyiségeket szilárd anyagból építeni és cserepes tetőfedéssel ellátni.³³

A 20. században a vasút minden más infrastrukturális tényezőnél erősebben hatott a városok fejlődésére, befolyással volt a település növekedésének ütemére és méretére, valószínű, hogy az ingatlanpiac egyik legfontosabb alakító tényezője is volt. A vasútépítkezésekkel párhuzamosan és az azt követő években új gyártelepek, raktárak, bérházak épültek az állomások közelében. A vasútnak a pályához, az állomásépülethez, a raktárakhoz és a többi műszaki létesítményhez nagy területre volt szüksége, ezért a város azon részén telepedett meg, ahol erre elegendő tér kínálkozott, és terület volt a későbbi fejlesztésekhez. A vasúti forgalom első látható eredménye az információcsere felgyorsulása, a levélváltás idejének lerövidülése. A pesti napilapok már a megjelenésük napján megérkeztek a vasútállomásokra. A gyorskocsik, postakocsik eltűntek a vasút által érintett települések útjairól. A vasút megépülésével egy új társadalmi réteg jelent meg a vonal által érintett településeken. A vasutas társadalom, amely az állomásfőnökből, a különböző vasúti hivatalnokokból, pályafelügyelőből, mozdonyvezetőből, kalauzból állt, sajátos színfoltot képezett a helyi társadalom keretében. A vasútnál csak olyan személy volt alkalmazható, aki magyar állampolgár volt, ismerte szóban és írásban is a magyar nyelvet, betöltötte a 18. életévet, feddhetetlen előélettel rendelkezett. A vasutas hivatalnok legalább főgimnáziumot, főreáliskolát vagy ezzel egy rangban álló kereskedelmi vagy katonai tanintézetet végzett, és az előírt érettségét eredményesen letette.³⁴ Az állomási előjáró, kalauz, távirás, raktárnok, pálya-, alagút-, állomás-, kocsifelügyelő csak olyan személy lehetett, aki legalább a középiskola alsóbb osztályainak elvégzését igazolni tudta.³⁵ A MÁV megszervezte az alkalmazottak egészségügyi biztosítását. Minden 30 km vonalrészre egy pályaorvos felügyelt, akinek feladatai a következők voltak: baleseti orvosi segélynyújtás, az alkalmazottak felvétele előtti orvosi vizsgálat elvégzése és véleményezés. A vasúti alkalmazottak és családtagjaik számára ingyenes volt az orvosi kezelés, szükség esetén kórházba való beutalás.³⁶ A vasúti hivatalnokoknak kezdetben nem volt kötelező egyenruhát viselniük. Baross Gábor 1888. május 18-án kibocsátotta a vasúti hivatalnokok, altisztek és szolgák egyenruházatával foglalkozó rendeletét, amely előírta, hogy a végrehajtó szolgálatban dolgozó alkalmazottak kötelesek a szolgálati idő alatt egyenruhát viselni.³⁷ A hivatalnokok számára a következő ruházatot írták elő: sötétkék sapka, sötétkék zubbony, sötétkék felöltő a gyalogsági tisztköpeny szabása szerint, sötétszürke nadrág, fekete nyakravaló és fehér bőrkesztyű. Az altiszti egyenruha ugyanolyan szabású és színű, mint a hivatalnokoké, csak a rangjelzők és zsinór-

zat színe ezüst. Egyenruhájuk: nyári és téli sapka, zubbony, nadrág, felöltő, nyakravaló, bundabélésű köpeny, kesztyű. A vasúti szolgák ruhája: nyári és téli sapka, gyapjú- és vászonzubbony, kabát, nadrág, felöltő, nyakravaló, bundabélésű köpeny, irhasuba.³⁸ A rangjelzőket a zubbony gallérján lehetett viselni, a hivatalnokoké arany, az altisztek ezüsből hímzett rózsákkal, a szolgák vörös színű parolin ezüst csíkokkal jelezték rangjukat.³⁹ A vasúti alkalmazott közmegebecsülésnek örvendett a helyi társadalomban, a kereskedőnél hitele, a kocsmában saját pohara volt.

Baross Gábor közlekedési miniszter idején, 1889. augusztus 1-jén bevezették az új zónatarifa rendszert. A zónarendszer bevezetésének köszönhetően milliók ültek vonatra, a vonat ténylegesen a magyar társadalom közlekedési eszközévé vált. A vasút a 19. század végére már nem egy új technikai találmány, hanem a társadalom személy- és áruszállítási szükségleteit elvégző intézménye volt. Létrejött az „utazó ember”, a több száz kilométer távolságra való utazás már nem csak a kevesek kiváltsága volt, a kisember számára is lehetővé vált, hogy vasúton tegye meg az utat a legközelebbi városba, vásáros helyre vagy a régió, illetve az ország központjába. A vasút mentén lévő fürdőhelységek gyors fejlődésnek indultak, kialakult a modern értelemben vett turizmus. A vasúti utazás élménye megjelent a sajtóban, az irodalomban, a szépművészetben, a népköltészetben, a születő új dalokban vagy vicces történetekben. A 20. század első felében már új találmányok, a repülő és autó hozták lázba a társadalmat, és előrevetítették, hogy az emberiség újabb mérföldkövet lép át a tér- és időbeli korlátok legyőzésében.

■ JEGYZETEK

1. *Sz. Udvarhelyről Mártzius 1-ső napján.* Magyar Kurir 1819. 201.
2. *Sz. Udvarhelyről.* Hazai 's Külföldi Tudósítások 1819. április 3. 27. 209–210.
3. *Emlékirat közutaink állapotáról.* Bp., 1903. 12.
4. Uo. 13.
5. Tomcsányi Marianna – Bihaly Tamás: *Funkcionális körzetek kialakulása Magyarországon.* Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények 12. köt. (1968) 1–2. sz. 163.
6. *Stratégiai utak.* A Hon IX. 1871. október 22. 244. 2.
7. Kovách Lajos: *Közutaink.* Magyar Mérnök XXXVII. köt. 1903. V. füzet. 188–194.
8. A M. Kir. Kormány 1901. évi működéséről és az ország közállapotairól szóló jelentés és statisztikai évkönyv. Bp., 1902. 202; A M. Kir. Kormány 1915–1918. évi működéséről és az ország közállapotairól szóló jelentés és statisztikai évkönyv. Bp., 1924. 165.
9. *Mikor vezették be hazánkba a jobboldali közlekedést?* Autó-Motor XVI. 1963. január 6. 1. sz. 26.
10. *Automobilon Borszékra.* Ellenzék XXVII. 1906. július 12. 156. 2.
11. *Autótaxi árak.* Ellenőr VII. 1913. március 4. 36. 3.
12. *Belügyi Közlöny* 15. évf. (1910. május 1.) 18. sz. 130.
13. *Alispáni jelentés Udvarhely megye közigazgatási állapotáról az 1916. évben.* Székelyudvarhely, 1917. 21.
14. *Fejldünk, Barót.* Erdővidéki Hírlap IV. (1928. április 15.) 16. 3.
15. *Mikor vezették be hazánkba a jobboldali közlekedést?* Autó-Motor XVI. 1963. január 6. 1. sz. 26.
16. *A magyar közúti politika eredményei és jövő feladatai.* Technika 1944. 6. sz. 267–268.
17. Kerkápoly Iván: *Vonatpótló autóbuszjáratok beállítása a vasúti forgalomba.* Vasúti és Hajózási Hetilap XLII. 1940. október. 40–44. sz. 2.
18. Vásárhelyi Boldizsár: *A magyar közúti politika eredményei és jövő feladatai.* Technika 1944. 6. sz. 268.
19. Uo. 274.
20. Képesy Árpád: *A magyar vasútügy története.* Bp., 1908. 20.
21. Bölöni Farkas Sándor: *Utazás Észak-Amerikában.* Kvár, 1834. 9.
22. Zelovich Kornél: *Széchenyi és a magyar közlekedésügy.* Bp., 1925. 37–38.
23. Balázs Károly: *„Tehtyi mert vasúti ...”* Vasutas anekdoták. Bp., 1996. 26.
24. Uo.
25. Első Erdélyi Vasút fővonala Arad–Piski–Gyulafehérvár (1868) szárnyvonala Piski–Petrozsény (1870), Magyar Keleti Vasút (1868–1873): Nagyvárad–Kolozsvár–Székelykocsárd–Tövis–Kiskapus–Segesvár–Brassó fővonala, Székelykocsárd–Marosvásárhely, Tövis–Gyulafehérvár, Kiskapus–Nagyszeben mellékvonalak.
26. A Maros-Torda keskenyvágányú vasútvonalat két szakaszban adták át a forgalomnak: 1915. február 1. Marosvásárhely–Deményháza, Maroskeresztúr–Mezőbánd–Mezőmehes. 1915. október 23. Deményháza–Parajd, Mezőbánd–Kolozsnyajda.
27. MOL. Z. 1527. 4. doboz Brassó–Háromszék HÉV Rt.
28. Uo.

29. Eperjesi László: *Magyarország közlekedési problémái és a párizsi békeszerződés. (1945–1946)* In: *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*. 13. 2001–2002. 278.
30. Tisza István: *A magyarországi vasúthálózat állapota és változásai 1915–1944 között. Magyar vasúttörténet 1915-től 1944-ig*. V. Bp., 1997. 68.
31. *Megjelent a MÁV új déda-szeretfalva-marosvásárhelyi menetrendje*. Csíki Lapok LIV. 1942. november 22. 47. 2.
32. Majdán János: *Modernizáció – vasút – társadalom*. Tanulmányok a vasútépítés hatáásáról a 19–20. századból. Baja, 2010. 128.
33. Uo. 129.
34. *Vasúti Szaknaptár az 1899. évre*. XII. évf. Bp., 1898. 72.
35. Uo. 74.
36. *A magyar vasút krónikája a XIX. században, 1825–1900*. h. n., é. n. MÁV Zrt. 145.
37. Uo. 275.
38. Uo.
39. Uo.

