

UTAK – VASÚT

Az utak rendszerint folyók, patakok mentén alakultak ki, de a különböző vidékekkel kapcsolattartásért kedvező talajon és földrajzi környezetben rövidíthető, dombokon átvezető útvonalak is formálódtak.

Valamely utak már voltak, amikor idetelepedtek a hat falu, közöttük a dánfalviak ősei, és útvonalakon tartották a kapcsolatot a Székelyföld többi részeivel. De a lakosok a Kárpátok szorosain bejártak Moldvába, a Havasalföldre vagy más területekre is.

Őseinknek kialakult utakon kellett harcba indulniuk, csatákból hazatérniük. A különböző betörők, tatárok, törökök ezeken az utakon érkeztek földünkre.

A felcsíki hat falu szoros kapcsolatot tartott Középcsíkkal, az alsíki részekkel, Kászonokkal, Gyergyóval, Udvarhellyel.

A Szeredából Gyergyóba vezető út Dánfalván ágazott el. Egyik része tovább haladt Karcfalva–Szentdomokos irányába, a másik a falu között indulva kanyarodott Gyergyó felé. Ez ma is a Gyergyó útja nevet viseli. Ebbe az útba kapcsolódtak a Karcfalváról, Jenőfalváról, Szenttamásról Gyergyóba indulók. A jenőfalviak Borvíz-pataka–Vadkéstöve részen haladva kötötték össze útjukat a Gyergyóba vezetővel.

A Felcsíkon kialakított vagy kiépített utakról néhány oklevélben többször találunk utalást korábbi időszakokra.

Rendszeresítették az utak javítását az 1500-as években is. Nem új keletű az 1581-ben írt felszólítás, de csupán ekkori rögzítése maradt fenn: „Ha valahol a falu határában vagy a falu között gonosz sár vagyon, és annak megtöltése falura vagy tízesre néz, a bírák meghirdessék, hogy megcsinálják; annak bírsága flor. 1. Ha csak egy ember személyit nézi, annak bírsága den.[ár] 25. Ha valaki a falu határában utat szánt el „az embert az elszántásért megbüntessék három girára“; ha pedig a bírák meg nem látják, „az egész falu rámenjen“, és követelje.¹

Szenttamás falutörvényébe 1676. július 9-én belefoglalták, hogy az esküdtek a bíróval együtt a tilalmas utakra, utcákra, utak fenntartására vigyázzanak. „A templomba járó mindenik utcákat megcsinálják jól, emberül, felosztván, egymáshoz kik közel laknak, azok két annyit, kik távol valók, felire, sup poena flor. 3, a több csináltassék ilyenkor falu szerint“.²

Az Udvarhelyről elindult Báthori András a Hargitán keresztül haladva bizonyára a Gyergyó útját is keresztezte, hisz a Kárpátok felé igyekezve csapata előtt a felcsíkiak az utat csak itt „vághatták be“ Szenttamás határában. Mások szerint a Karcfalván áthaladó úton igyekezett Szentdomokos felé, hogy a Kárpátok átjáróján Moldvába jusson.³

A,szentdomokosiak a szenttamási templomba a rövidebb Kálvária úton közlekedtek.

A Dánfalváról Gyergyóba vezető úton indult Buccow, Carl Schröder, majd az új bizottságban Lázár János, Bethlen Miklós, Siskovicz József, visszatérve is itt pihentek meg, vagy erről az útról tértek 1763 decemberében Szenttamásra a határőrség szervezése idején. Annyira kialakított rövidített útnak számított ez, hogy hosszú ideig a gyergyói különböző falvakból gyalogosan induló keresztalja a somlyói búcsúra igyekezve még a XX. század második felében is ezen az úton érkezett éjszakai pihenőre Dánfalvára, Karcfalvára, ahol az erdőből kiinduló menetet harangszóval köszöntötték egészen a faluba érkezésig. Ezt a hagyományt őrizték 2009-ben is a Somlyóra vonuló búcsúsok.

Hiányzó könyvoldal az eredetiben!

Hiányzó könyvoldal az eredetiben!

majd a Gyimesek felé kanyarodott volna, amely útvonalat a továbbiakban is részletesen ismertették. Állomásként ezen a vidéken Szentdomokost, Oltfalvát, Csíkrákost jelölték meg, de szükség szerint megállhatott volna a vonat Szenttamáson, Jenőfalván, Madarason, Vacsárcsiban is.

E vasútvonal a gyergyói részen kapcsolatba került volna Gyergyószentmiklós–Marosvásárhely, valamint Göröcsfalva–Csíkszereda–Tusnád–Sepsiszentgyörgy–Földvár vonalon az egész erdélyi hálózattal.

A terv bemutatói pontosan feltüntették, hogy az említett vasútvonal Héjjasfalvától Gyimesbükkig 171 km építést jelentene, a földváltással, alagutak-, hidakkal együtt 7 124 000 Ft-ba került volna.

E tervet készítők Székelyudvarhelyen 1885. november 25-én írták alá.¹²

Másik terv megvalósítására Csík vármegye vezetői időben készültek, ez a székely körvasút építésére irányult. Mivel e vasútvonal teljes költségét az állam nem tudta vállalni, arra kérte a mentén található megyéket, maguk is járuljanak hozzá bizonyos összeggel a terv megvalósításához. A vármegye törvényhatósági közgyűlésén már 1887 augusztusában határozatba foglalták, hogy 171 000 forinttal járulnak hozzá a költségekhez. Ezt az összeget a falvak lakossága és gazdasági ereje figyelembe vételével osztották szét. E határozat szerint Dánfalva lakosságának 500 forintot kellett fizetnie. Hogy a lakosság mennyire fontosnak tartotta kapcsolata lehetőségét a vasúttal, bizonyoság rá, hogy feltételként szabták meg, ha az állomást Dánfalva és Karcfalva közötti részen építik fel, akkor 500 helyett 2000 forinttal járulnak hozzá a költségekhez.

A felcsíki hat falu lakossága különbözőképpen viszonyult a felhíváshoz és a támogatáshoz. Madarason például azt határozták, hogy az előírányzott 3000 forintból 1000 forintot fizetnek, azt is 10 éven át egyenlő részletekben. Karcfalván a kért 5000 forint helyett 6000-et ajánlottak, de csak az esetben, ha a kért helyen létesítenek állomást, ellenkező esetben egy forinttal sem járulnak hozzá az építéshez. Jenőfalván a kijelölt 2000 forint helyett 1000-et ajánlottak fel, de ők is az állomást követelték, különben nem fizetnek. Szenttamáson úgy határoztak, hogy 10 egyenlő részletben 500 forintot fizetnek, a kért 2000 forintot nem vállalják. Leghatározottabban a szentdomokosiak döntöttek, hogy „jól megfontolva a viszonyokat s a lakosság hangulata szerint is egy vasútnak itteni kiépítését s megélhetési viszonyok nyomásának s egy jobb jövőbe helyezett reményteljes megíúsulásának tekintvén (!)” egyhangúlag abban döntöttek, hogy sem egyszer, sem máskor egy fillért sem adnak vasút építésére, mert a vasút a községet nem érinti. A megye vezetősége elmarasztalta a szentdomokosiak nyilatkozatát. Közlötték azt is, hogy a megye 53 községe közül 5 tagadta meg a hozzájárulást, mégpedig: Gyergyóújfalu, Csomafalva, Szépvíz, Madéfalva és Szentdomokos.

Csík akkori vezetői teljes komolysággal sürgették a vasútvonal minél hamarabbi felépítését, mivel azonban a Brassóval összekötő vonalnak Háromszéken keresztül kellett haladnia, arra is biztonságos ígéretet kértek, hogy az összekötő vonalat Csík határáig időben megépítik. Annyira előkészültek, hogy a vasútvonal pontos útját is kijelölték, az előmunkálatok elkezdéséért is intézkedtek. Így lehetőség kínálkozott a hazai tájegységekkel, városokkal, a Moldvával való gyorsabb kereskedelmi kapcsolatokra, Jászvásár és Galac megközelítésére, az utóbbi esetben a Fekete-tenger elérésére, sőt több más országba jutásra.¹³

Az 1890-es évek kezdetén Csikban még sehol nem építettek vasútvonalat. A megye vezetői látva, hogy 1888. március 15-én Héjjasfalva és Székelyudvarhely között épített 37 km hosszú vonalat átadták a forgalomnak, 1888 tavaszán Csíkszeredából küldöttség utazott Székelyudvarhelyre, hogy arról tárgyaljanak, hogyan lehetne továbbfolytatni e vasutat a Hargitán át Csíkszeredáig. Ez elgondolásról már a kezdet kezdetén le kellett mondani. 1891-ben T. Nagy Imre így ír Csíkországról: „Külön ország ez, hová a civilizáció csak borvizes vagy deszkás szekéren nyikoroghat be, de a közgazdasági élet fellevenítése a legelső rugóul szolgáló vasutat egy évtized óta csak mérjük, czövekeljük, rajzoljuk, kérjük, óhajtjuk, reméljük mind hasztalan“.¹⁴

A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasútvonal építéséhez 1892-ben Ugron Gábor készített tervet.

Csikban 1893-ban azért emeltek panaszt, hogy minden megye már „élvezi az olcsó közlekedés áldásait“, Udvarhely, Háromszék is bizonyos részben, egyedül Csíkszék, Csik megye maradt nélküle.

Az országgyűlés 1894 tavaszán a VIII. Törvényciklusban ugyan jóváhagyta a csíki vasút építését, amelyhez a megye 25 000 Ft-nyi összeggel járult hozzá, így Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda között épül fel a vasút, s innen elágazik Szépvízet érintve Gyimes felé. Csíkszereda tehát elágazási központ lehetett volna. Mivel a helyiek bizonyos kisebb egyéni érdekért fellebbeztek ellene, így az elágazást Madéfalva és Csicsó közötti részre helyezték át.

A Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vasútvonal építését 1895 májusában kezdték meg, s 1896. augusztus 5-én átlépte Csik határát. Az építkezésről meg kell jegyeznünk, hogy mintegy 5000 munkás dolgozott, többnyire a két megye lakosai közül, hozzáuk tartozott a nagyszámú fuvaros is. Az építkezések oly ütemben haladtak, hogy az első tehervonat már 1896. október 8-án nagy ünneplés között érkezett meg Szeredába, de a hivatalos személyszállítást biztosító vonat megjelenésére, az ünnepélyes átadásra, csak 1897. április 5-én került sor, amikor a vonattal a kereskedelmi miniszter, Dániel Ernő is Csíkszeredába érkezett. Az ünneplés mellett a tárgyalások során az is elhangzott, hogy rövidesen a vasutat összekötik a moldvai vonallal, s így Csik is gyorsabb módon kerülhet kapcsolatba Galaccal, akár csak az előző terv szerint, egyben a Fekete-tengerrel, s tovább tengeri úton akár Olasz- vagy Franciaországgal.¹⁵

Ez év október 18-ra a Csíkszereda–Madéfalva–Gyimesvölgye vonal is elkészült.¹⁶

A Tusnádi Kongresszuson, 1902-ben Molnár József türelmetlenül szólt arról, hogy a Székelyföldet nem kapcsolják be az ország vasúti hálózatába. Sürgeti a Madéfalva–Szászrégen vasútvonal kiépítését, amelyről már az 1895. évi VII. Törvénycikk határozatot tartalmaz. Ebbe illeszkedett a felcsíki hat falu követelése is. Ugyanő sürgeti a Székelyudvarhely–Csíkszereda közötti vasútvonal kiépítését is.¹⁷

1904-ben a Magyar Országgyűlés 27,4 millió koronát hagyott jóvá a Madéfalva–Gyergyószentmiklós–Déda vonal építésére.

A dánfalvi Antal Gergely naplójába a következőket írta a határban áthaladó vasút építéséről:

„1907 őszén fogatta Rancz János, a karcfalvi esperes-plébános a vasúti mérnököt, akik az új vasúton legelőbb jöttek fel Karcfalvára, a karcfalvi határba, az Olt folyón átvezető új vashíd átadására; és az állam részéről megjelent vasútmérnököt mint a híd átvevőit a forgalom használatára. Ez évben Szentdomokosig fel a vasúti használat meg-

Hiányzó könyvoldal az eredetiben!

Hiányzó könyvoldal az eredetiben!