

## GIDÓ CSABA

### Vasútvonal tervek és építkezések Székelyföldön 1880–1895 között

„...délután kimentünk szekérrel a Railway vagyis a gőzszekér-úthoz. A gőzszekér az emberi észnek triumphusa. Amint a gőzszekérút kezdetéhez jutottunk egy széles hall alatt állott tíz omnibuszforma szekér egymásba láncolva. Nem képzelheti az ember miképpen mehessen ezen nagy és hosszú machina magától... Mihelyt minden utazó elhelyezte magát megcsendült a harang, az első szekéren a gőz süvölteni kezdet s egy fél minutum alatt minden szekér kerekei peregni kezdettek... Az egész út Liverpooltól Manchesterig csupa egyenes linea. Néhol hidak mennek az út felett, másutt alatta vizek és csatornák, folynak. Nem tudja az ember, hogy ezen óriási munkán, a temérdek költségen bámuljon-e vagy a gőzszekér repülésén... a madár ennél sebesebben nem repülhet.” – írja a székelyföldi Bölöni Farkas Sándor, miután 1831 nyarán megismerkedett a XIX. század legjelentősebb vívmányával.<sup>1</sup>

Székelyföldnek a Kárpát-medencei vasúti hálózatba való bevonásáról már a reformkortól számos terv született. Széchenyi Istvánnak az 1848. január 25-én parlament elé terjesztett vasútvonal tervezetében szerepelt egy erdélyi fővasútvonal, amely Aradnál ágazott volna ki a magyarországi vasúthálózatból, érintve Gyulafehérvárt, Töviszt majd Székelyudvarhelyt, az Ojtozi-szoroson hagyva el az ország területét. Mikó Imre közlekedés és közmunkaügyi miniszter 1867-ben kidolgozott tervezetében és a Magyar Keleti Vasút tervezetében is felmerül ennek a régióknak a bevonása a magyar vasúthálózatba.

1868-ban Daniel Gábor udvarhelyszéki főispán feliratban kéri a közlekedési minisztert, hogy a Magyar Keleti Vasútvonal a szék területén haladjon Brassó felé. Későbbi visszaemlékezésében írja Daniel, hogy az udvarhelyszékiek javaslata szerint a vasút „Héjjasfalvát elhagyva Székelykeresztúr–Magyarós–Derzs határán át került volna az Olt jobb partjára csak Hidvégnél az úgynevezett Magosmart előtt tért volna az Olton át Brassónak. Ezen irány által ki lett volna kerülve a benei tunel, azonban

ezen irány valamivel hosszabb lett volna a mostaninál, egyfelől ezért, de másfelől a szászokért kik már jó előre eljártak érdekökbe, figyelembe nem lett méltatva feliratunk.”<sup>2</sup> Rövid időn belül, 1872 húsvétján Szombathy Ignác, a székelyudvarhelyi főreáliskola tanára és az *Udvarhely* újság szerkesztője, magánkihallgatáson kérte Tisza Lajos közlekedési minisztertől, hogy a székely anyaszéket is vonják be a vasúti hálózatba. Érdemes idézni a miniszter válaszát, melyet a helyi sajtó ismertetett az akkori olvasókkal: „*Óhajtható ugyan a Székelyföldnek a bevonása e világforgalmi vonalba de e bevonás már nem a magyar állam, hanem egyenesen a Székelyföld különleges érdeke és csak másodrendben mint a keleti magyarság pártfogása lesz ezen ügy államérdeke. Bármennyire is óhajtja a közlekedési miniszter a Székelyföld felvirágzását, a földrajzi helyzet nem engedte és nem engedi, hogy Székelyföldön húzódjék át a világforgalmi vonal, nem lehetséges az sem, hogy Marosvásárhely–Segesvár vaspálya által egyenes összeköttetésbe hozassék, mert a területi viszonyok ezt nem engedik. Csak szárnyvonal lehetséges Udvarhelyszék számára, ámde a szárnyvonal már nem világforgalmi és így nem állami érdek többé, ez helyi érdeké törpül, mely nem igényelheti az állam közvetlen gondoskodását.*”<sup>3</sup> A fenti idézetből kitűnik, hogy a kormány gazdasági szempontból nem tartotta előnyösnek az erdélyi fővasútvonalnak a székely régióon keresztül való megépítését. Ehhez járult még az a politikai meggyőződés, az ún. szabadelvűség, mely a vasútépítkezést a korlátozatlan társadalmi mozgás lehetőségéhez és a magánvállalkozás szabad szellemiségéhez kötötte. Éppen ezért a székelység az erdélyi vasútépítkezés hőskorában csak egy szárnyvonalat kapott Székelykocsárdtól Marosvásárhelyig.

A helyi érdekű vasutakról elfogadott 1880. évi XXX. és az azt kiegészítő 1888. évi IV. törvénycikkek tették először lehetővé a vasútépítkezések kibontakozását Székelyföldön. Az Osztrák–Magyar Monarchia korában azonban Székelyföldön mindössze négy helyi érdekű vasútvonal épült ki. Ezek a következők: a Marosvásárhely–Szászrégen HÉV, a Héjjasfalva–Székelyudvarhely HÉV, a Brassó–Háromszék Helyiérdekű Vasút, amely Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely–Bereck vonalon haladt, és a kis-Küküllő-völgyi HÉV Balázsfalva–Parajd között.

Egy helyi érdekű vasútnak a megvalósulás pillanatáig több érvényesülési szakaszon kell átesnie. Az első a tervezett vasútvonal nyomvonalának kijelölése, majd erre a miniszteriumtól az előmunkálati engedély beszerezése. A kezdeményezők többnyire az adott régió politikai és gazdasági elitjéből kerültek ki. A második előkészületi szakasz az építési tőke begyűjtése. Ekkor kellett a vasút által érintett gazdáknak, településeknek nyilatkozni a részvények jegyzéséről, egy részvénytársaság megalakításáról és működtetéséről. A helyi elit és a települések kénytelenek voltak pontosan felmérni saját teljesítőképességüket és mindezt a részvények jegyzésekor dokumentálni kellett.<sup>4</sup> A nagyra törő tervek jelentős része itt bukott el. A vasútépítkezések harmadik előkészületi szakasza a tervezett vonal közigazgatási bejárása. Ha megvan a szükséges pénzügyi forrás, és a kormány elfogadta a vasútvonal tervét, akkor megkezdődhetett az építkezés. A végső szakaszig Székelyföldön azonban csak a fent említett négy helyi érdekű vasútvonal jutott el.

A következő sorokban azokat a vasútvonal terveket szeretnénk áttekinteni, amelyek a helyi érdekű vasutakról szóló törvények elfogadásának közvetlen időszakában születtek. Az 1880–1895 közötti időszak választása nem véletlenszerű, hiszen ebben az időszakban épül ki a kis-Küküllő-völgyi helyi érdekű vasútvonal kivételével az összes többi székely helyi érdekű vasútvonal. Ugyanakkor ebben az időszakban számos terv születik, és ha ezek közül az egyik legjelentősebb, az Ugron Gábor és Daniel Gábor nevéhez kötődő terv megvalósul, akkor a mai székely vasúthálózat egészen másként nézne ki. Még szükséges egy pontosítást tennem, a tanulmány elsősorban az udvarhelyi kezdeményezéseket követi figyelemmel, ez éppen a fent említett Ugron–Daniel terv bemutatásából adódik.

Talán a legmeghökentőbb tervezetek egyike az 1880. január 24-én gróf Schweinitz Gyula és Horovitz Sámuel által bemutatott vasútvonal tervezet, melyre egy év előmunkálati engedélyt kértek a közlekedési és közmunkügyi minisztertől. Ez a tervezet a következő vasútvonalakból állt:

1. Csúcsa–Nagykároly
2. Apahida–Szamosújvár–Dés–Nagybánya–Szatmárnémeti és Dés–Beszterce

3. Marosvásárhely–Szászrégen–Beszterce
4. Marosludas–Mezőségen át Beszterce–Suceava
5. Szászrégen–Görgényszentimre–Ditró–Tölgyes, vagy Marosvásárhely–Parajd–Gyergyószentmiklós–Tölgyes, vagy Szászrégen–Maros folyó hosszában–Oláhtoplica–Gyergyószentmiklós–Tölgyes
6. Marosvásárhely–Segesvár
7. Héjjasfalva–Székelyudvarhely–Csíkszereda–gyimesi határszél
8. Gyergyószentmiklós–Csíkszereda, Torján át Kézdivásárhely
9. Nagyszeben–Szászsebes–Alvinc
10. Gyulafehérvár–Zalatna–Abrudbánya
11. Torda–Gyéres

A közlekedési miniszter közösen a többi érintett minisztériumokkal véleményezte a fenti vonalterveket. A hadügyminisztérium javaslatát elfogadva a Marosvásárhely–Toplica–Tölgyes vonalat találták a legmegfelelebbnek, ugyanakkor célszerűbbnek tartották volna egy Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda vonal megépítését, szemben a kérvényezők által említett Kézdivásárhely–Torja–Csíkszereda vonallal.<sup>5</sup> Érdemes még annyit megjegyezni, hogy bármennyire is abszurdnak tűnnek a vasúterv bizonyos részletei, az elkövetkező években a terv elemei ismételtelen előtűnnek a különböző előmunkálati engedélykérésekben és bizonyos vonalak a következő évtizedekben ki is épülnek.

1882-ben Szilágyi Virgil, Dr. K. Biasini Domokos és ifj. Daniel Gábor Udvarhely megyei országgyűlési képviselők, valamint id. K. Biasini Domokos királyi kereskedelmi tanácsos előmunkálati engedélyt kértek a Héjjasfalva–Székelyudvarhely nagy-Küküllő-völgyi vasút kiépítésére. Így emlékszik erre vissza az idős Daniel Gábor: *„Daniel Gábor fiam, Szilágyi Virgil , idős és ifjú Biasini Domokos előmunkálati engedélyt nyervén egy Héjjasfalvától Székelyudvarhelyig építendő vicinális vasútra. E tárgyban tartottam egy értekezletet január 22-én Székelyudvarhelyt. Az engedményesek közül Gábor fiam és ifjú Biasini voltak jelen. [...] Elekes Károly egyedül vetette fel azon kérdést: vajon szükséges-e a vasút? A jelenlévők mind ellenkező nézetet voltak. A kisajátításnál is ő egyedül tartotta csekélynek egy holdért a tervezett 200 forintot. Szóval kötekedet. [...] A február 8-án tartott rendkívüli közgyűlés legérdekesebb tárgya volt a tervbe vett vasút kérdése. Horvát János szerint a rövid vasút*

*nem jövedelmez példa erre a dézsi pálya, mikor nincs alap a zsákodi útra, hogy lehessen még a vasútra pénzt fordítani, még pártolná, ha Tölgyesig építtetnék ki. Ugron Gábor: sineket nem ad az állam, képzelődésen alapszik az államtól várt 300000 forint segély, mikor az állam a Marosvásárhely–Szászrégen vonalra is csak annyit ajánlott fel, itt még kevesebbet lehet remélni. [...] A községeknek is káros lenne, mert nem lenne jövedelmező. Stratégia szempontból csak akkor érne valamit, ha Békásig vezetnék ki. Több előny lenne a gyergyói útból, mint a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútból.*<sup>6</sup> Az idős Daniel visszaemlékezéseiből kiderül, hogy nem fogadta mindenki lelkesedéssel a vasútervet. A vármegye több vezető személyisége egy nagyobb vasútvonal kiépítése mellett lett volna, vagy inkább az amúgy is rossz állapotban lévő vármegyei utakra fordította volna a pénz. Az engedélyt kérők Herczeg Lajos főmérnököt bízták meg a vonal hatástanulmányának elvégzésével.<sup>7</sup> A tervezet szerint a vasútvonal hossza 38 km lenne, a modellt pedig, a körösvölgyi, illetve a szamosvölgyi vasútvonalak szabványszelvényei képeznék. A vonatok legnagyobb sebessége óránként 23 km lenne, összességében 13 megállóhelyet létesítettek volna. Tervbe vettek egy I. osztályú felvételi épületet Székelyudvarhelyen, egy-egy II. osztályú felvételi épületet Héjjasfalván és Székelykeresztúron, valamint egy III. osztályú felvételi épületet Bölgözben. Ezen kívül építenének 9 órházat, rakódókat, árnyékszékeket és egy mozdonyszínt Székelyudvarhelyen. A négy állomáson távirda-gépeket állítanának fel. A forgalmi eszközök szempontjából két darab V. osztályú, 220 tonna hordképességgel rendelkező mozdonyra, illetve 2 darab I. és II. osztályú, egy darab II. osztályú, két darab III. osztályú és négy darab IV. osztályú személykocsira lenne szükség. Ezen kívül négy darab pályakocsira, tíz darab nyílt teherkocsira és két darab hajtányra. A forgalmi eszközöket a MÁV-tól szereztek volna be.<sup>8</sup>

A társaság mérnöke által kiszámított építési költségvetés szerint a vonal kiépítése 780 000 forintba kerülne, vagyis km-ként 20 527 forintba.<sup>9</sup> Évenként mintegy 173 282 forint bruttó bevétellel számoltak.<sup>10</sup> Érdekes Ugron Gábornak a véleménye, amit szintén az idős Daniel Gábor visszaemlékezéseiből ismerhetünk meg: „*Oly vállalat, mely ámitás, bolondítás, ábránd, nem érdemel pártolást, a számítások helytelenek, például a kavics köbmétere 60 krajcár. Ő figyelmezteti a törvényhatósá-*

got, ez kötelessége különben, hogy ne mondják azt, hogy ő akadályozni kívánja a vasút kiépítését, ő nem lenne ellene annak, hogy a megye hozzá járuljon, csak legyen garancia. Inti a szolgabírákat, hogy fejtsenek ki tevékenységet a közigazgatásban, ne pedig az értéktelen részvények vásárlására való rábírásba.”<sup>11</sup> Az engedélyt kérők részben a megyei elit egy részének a kritikája miatt, valamint mert nem tudnak jelentősebb pénzügyi támogatást a vállalkozásnak megnyerni, a következő évben már nem hosszabbítják meg az előmunkálati engedélyt. Feltehetően ezek után kerül sor az Ugron Gábor és ifj. Daniel Gábor közötti egyeztetésekre, így rövid időn belül már Ugront is ott találjuk a székelyföldi vasútépítés tervezetéseinél. A két Udvarhely megyei országgyűlési képviselő vasútvonal tervét a későbbiekben fogom részletesebben elemezni. Törekvéseikkel párhuzamosan számos székely származású, illetve politikai, gazdasági érdekből Székelyföldre kapcsolódó személy dolgoz ki, vagy dolgoztat ki vasútvonal tervet e régió valamelyik térségére.

1885-ben gróf Bethlen Gábor, főrendházi tag<sup>12</sup> előmunkálati engedélyt kér és kap a Szászrégen–Tölgyes vasútvonalra. Szinte ugyanazon vonalszakaszra 1891. augusztus 4-én gróf Lázár Jenő és ifj. Ábrányi Kornél országgyűlési képviselők kérnek és kapnak előmunkálati engedélyt. Az általuk tervbe vett vasútvonal Szászrégentől a Maros mentén Gyergyószentmiklósig, innen az Olt mentén Kézdivásárhelyig, továbbá Oláh-toplicától elágazva Borszéken keresztül a Tölgyesi-szorosig, valamint Ditrótól elágazva Holló irányába haladt volna.<sup>13</sup>

A következő évben két vasútvonal tervre is érkezik a minisztériumba előmunkálati engedélykérés, az érdekelt mindkét esetben ifj. Ábrányi Kornél országgyűlési képviselő.<sup>14</sup> 1892 júliusában Ifj. Ábrányi Kornél borsodmegyei képviselő, báró Huszár Károly torockói képviselő, báró Kemény Kálmán főrendházi tag és Alsó-Fehér megye főispánja, valamint Lázár Jenő Maros-Torda megye Gernyeszeg kerületének képviselője meghosszabbították az előző évben beadott vasút építési előmunkálati engedélyt, és engedélyt kaptak egy Bükszád–Sepsiszentgyörgy, Szászrégen–Szeretfalva vasútvonal előmunkálatára.<sup>15</sup> Ugyanazon időben egy újabb előmunkálati engedélyt kér Ifj. Ábrányi Kornél országgyűlési képviselő, de most már részben más társakkal együtt. Közöttük név szerint meg van említve báró Bálint József nagyenyedi birtokos,

báró Huszár Károly, Gáspár Gyula, báró Kemény Kálmán főispán, Illyés Lajos, gróf Lázár Jenő és Tholnay Gábor. A minisztériumtól egy Marosvásárhely–Parajd, Nyárádszereda–Kisadorján–Szováta, valamint egy Parajd–Gyergyószentmiklós vonalra kérnek előmunkálati engedélyt, amit meg is kapnak a Parajd–Gyergyószentmiklós vonal kivételével, amely a minisztérium szerint veszélyeztetné a Székelyudvarhely–Gyergyószentmiklós vonal kiépítését.<sup>16</sup>

1892. december 24-én Molnár József csíkszeredai országgyűlési képviselő előmunkálati engedélyt kért és kapott egy Szászrégen–Görgénysóakna–Görgényszentimre–Libánfalva–Kereszthegy (1134 m) –Gyergyóremete–Ditró–Gyergyószárhegy–Gyergyószentmiklós vasútvonal előmunkálataira.<sup>17</sup> Meglehetősen érdekes a képviselő érvrendszere, amelyben kifejtette, hogy az ifj. Ábrányi által tervezett Szászrégen–Toplica–Gyergyószentmiklós vonal drága építkezést igényelne a Maros mentén, míg az általa javasolt vonalat a marhakereskedők is gyakran használják és valószínű, hogy alagút nélkül is át lehetne jutni a vízválasztón.<sup>18</sup> A minisztérium, annak ellenére, hogy nehéz hegyi pályáról van szó, megadja az előmunkálati engedélyt. 1893. március 14-én egy átiratban a hadügyminiszter irreálisnak nevezte a Molnár József-féle tervet. Lukács Béla közlekedési miniszternek a válasza egyértelműen tükrözi az előmunkálati engedélyek szerepét a vasútépítésben: „... van szerencsém méltóságod szíves figyelmét felhívni arra a körülményre, hogy a Szászrégentől a Görgénypatak völgyében s a Kereszthegyen át Gyergyószentmiklóstra tervezett vasutat illető előmunkálati engedély megadása egyáltalán nem jelenti azt mintha én a jelzett vasút létesítésére avagy támogatására nézve bárminemű kötelezettséget vállaltam volna, sőt határozottan fenntartottam a vasút tervezőivel szemben az iránti elhatározásomat, vajon a szóban forgó pálya általában létesítendő-e vagy sem? Amint tehát egyfelől az előmunkálati engedély megadásából sem jogi, sem másnemű következtetések le nem vonhatók, úgy másfelől várható, hogy az előmunkálati engedély megadásának ténye a marosvölgyi érdekeltségre a nagyméltóságod által szemelőt tartott vonal létesítését illetőleg is serkentőleg fog hatni. Aziránt pedig, hogy a Görgény patak völgyében tervezett vonal minő teljesítő képességgel fogna esetleg rendelkezni, és hogy nem tekinthető-e kizártnak eme vonalnak átmenetileg

*való kiépítése? Épen a nyomjelzés alkalmával teendő tanulmányok adhatnak majd közelebbi felvilágosítást.*”<sup>19</sup>

A marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara 1893. január 3-án, egy emlékiratot nyújtott be Lukács Béla közlekedési miniszternek a székely vasút kérdéséről. Az emlékirat kiemeli a székely közlekedési viszonyok elmaradott voltát, az erdélyi fővonal szinte teljesen elkerüli ezt a régiót, míg a szárnyvonalak képtelenek jótékonyan befolyásolni a térség gazdaságát. A kamara azt javasolja, hogy épüljön ki egy Apahida–Marosvásárhely–Héjjasfalva vonal, ugyanakkor javaslatot tesznek egy Marosvásárhely–Szászrégen–Borszék–Tölgyesi-szoros, valamint egy Ágostonfalva–Sósmező vonalra, amiből később újabb székelyföldi vonalak tudnának kiágazni.<sup>20</sup> A kamara javaslata elsősorban a marosvásárhelyi térség érdekét célozta. A kormánynak elsődleges célja a gyimesi román-magyar vasúti csatlakozási pont kiépítése volt, ezért a marosvásárhelyi kamara kérését elutasítja. Marosvásárhelynek a Királyfölddel való összekötése azonban több alkalommal felmerül az elmúlt évszázadban.

### *Az Ugron–Daniel vasúterv*

A székely anyaszéknek és anyavárosnak a vasúti hálózatba való bekapcsolása a XIX. század közepétől több alkalommal felmerült. 1882-ben a helyi politikai elit eljut arra a szintre, hogy előmunkálati engedélyt által felméri egy Székelyudvarhelyig haladó vasútvonal lehetőségét. Az akkori felméréseket és szerzett tapasztalatokat is felhasználva 1885-ben ifj. Daniel Gábor és Ugron Gábor Udvarhely megyei országgyűlési képviselők egy újabb tervezetet dolgoznak ki és egy éves előmunkálati engedélyt kérnek, most már Héjjasfalva–Székelyudvarhely–Vasláb–Csíkszentdomokos–Gyimesi-szoros vonalra. Majd, egy második szakaszban, tervbe vették a Marosvásárhely–Gyergyószentmiklós–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy–Földvár vonal megépítését.<sup>21</sup> Az engedélyt kérők tervei alapján 1886–1888 között épült volna ki az első vonal, amelynek hossza összesen 213 km. Az állomások beosztása a következőképpen nézett volna ki:<sup>22</sup>

Állomás és a csatlakozási pont	Távolság kilométerben az állomások között	Jegyzet
Héjjasfalva	-	Víz állomási berendezéssel ellátandó
Székelykeresztúr	11,3	Víz állomás
Bögöz	15,2	
Székelyudvarhely	10,0	Víz állomás
Zetelaka	12,7	
Bozita	11,5	Víz állomás
Limbus	19,5	Kitérő
Hargita-Délhegy	20,0	Víz állomás
Marosnyíre	17,2	Víz állomás
Csík-szentdomokos	12,3	
Oltfalva	7,0	
Csík-rákos	8,6	Víz állomás
Szép-víz	10,2	Víz állomás
Guzuro	12,3	Kitérő
Fügestelek	12,2	Víz állomás
Gyimesfelsőlok	11,9	
Gyimesbük	13,0	Kitérő
Gyimes	7,5	Víz és végállomás
Határszél	0,7	Moldvai határ
<b>Összesen:</b>	213,2	

Az első vonal építési költsége a tervezet szerint összesen 7 047 286 forintot tett volna ki.<sup>23</sup> A kidolgozott vasútvonaltervből a kormány azonban csak Székelyudvarhelyig adta meg az építési engedélyt. A Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonalon a munkálatok 1886 ősszén megkezdődtek, de ezzel párhuzamosan Ugron és Daniel lépéseket tettek a Székelyudvarhely–Csík-szereda vasútvonal következő részének kiépí-

tése érdekében. Itt szükséges megemlíteni, hogy erre az időpontra az 1885-ben benyújtott terv változásokat szenvedet. Időközben megépült a Marosvásárhely–Szászrégen közötti helyi érdekű vasútvonal, ezáltal a nagy székely körvasút terve egyre nagyobb teret hódított mind a minisztériumban, mind a maros-tordai, illetve a csíki és a háromszéki elit körében. Az első tervben nem szerepelt Gyergyószentmiklós bevonása, most a marosnyírei állomástól egy szárnyvonalat terveztek a Gyergyóimedence központjáig. Ugyanakkor szembeesülve azzal, hogy a Gyimesi-szorosig terjedő vonal jelentős mértékben emelné a költségeket, ezért az újabb tervből ez a rész kimaradt, de Csíkszentdomokostól a vonal tovább folytatódott volna Csíkszeredáig. Ezzel is igyekeztek a befektetők Csík-megye teljes támogatását megszerezni. A tervbe vett vasútnak a közigazgatási bejárása Lakatos Aladár miniszteri titkár vezetésével az 1888-as év februárjában és májusában történt meg. Ez alkalomból a bizottság jegyzőkönyvbe vette a létesítendő műtárgyakat, útátjárókat, a pályával párhuzamosan haladó utakat, és megnevezték, hogy a különböző állomások hol, mely szelvények között legyenek elhelyezve.<sup>24</sup> A közigazgatási bejárásról részt vettek a közlekedési minisztérium részéről Lakatos Aladár miniszteri titkár és Heim Sándor műszaki tanácsos. A hadügyminisztérium részéről Pávai Vajna Béla tábornoki kapitány. A magyar királyi vasúti felügyelőség részéről Lábán József biztos. Udvarhely vármegye közönsége és közigazgatása részéről Pálfy Ferenc tiszti ügyész, Soó Károly főszolgabíró, Maetz Károly királyi mérnök, Szabó Gergely bizottsági tag. Csíkvármegye részéről Becze Antal alispán, Kuklai Béla királyi mérnök, Dr. Fejér Antal a csíkvármegyei közigazgatás bizottságának képviselője. A magyar királyi államvasutak részéről Horváth Lajos főfelügyelő, Maksai József felügyelő. A Héjjasfalva–Székelyudvarhely részvénytársaság részéről Sándor Mózes igazgatótanácsi tag, Török Albert alelnök. Az engedélyezők részéről Ugron Gábor, Sebesi Béla, Stenkovitz Miklós.<sup>25</sup>

A közigazgatási bejárást követően a hadügyminisztérium kifejtette, hogy nem támogatja a Székelyudvarhely–Csíkszereda vonalat, e helyett előnyösebbnek tartaná egy Szászrégen–Brassó vonalnak a kiépítését, kifejtve, hogy a tervbe vett vasútvonal egy gyéren lakott területen halad keresztül, amely hadászati szempontból nem előnyös.<sup>26</sup>

Ebben a pillanatban, azonban Baross Gábor miniszter és munkatársai kifejtik, hogy a vonaltervek megfelelőek és nem tartják indokoltnak, hogy egy vicinális vonal létesítését csupán azért ejtsék el, mert hadászati szempontból kevésbé fontosnak ítéltetik. Rámutatnak, hogy 70 tengelyű vonatok közlekedése Csíkszentdomokos és Marosnyíre között szinte lehetetlen, ezért kéri, hogy a hadügyminisztérium álljon el a kérésétől.<sup>27</sup>

Maga Ugron Gábor is válaszolt a hadügyminiszternek és kifejtette az általa javasolt vasútvonal előnyeit. Rámutatott, hogy a Szászrégen–Gyergyószentmiklós közötti vonal is, a Maros völgye mentén nem kevésbé lakatlan helyeken haladna keresztül, ahol fán és kőn kívül más nem terem. Hasonlóképpen, nehéz terepen és emelkedőkkel kellene a vasutat megépíteni. Stratégiai szempontból, ha megépülne a Szászrégen–Gyergyó vonal, akkor Erdélyben két stratégia központ létesülne: Segesvár és Medgyes, illetve Marosvásárhely. A két központ léte a hadi tartaléknak a megosztását vonná maga után úgy, hogy a két központ között nincs is összeköttetés. Érvként hozza fel, hogy az udvarhely–csíki vonal mellett csak magyarok laknak, míg a másik vonal mellett görög vallású oláh nép lakik, melynek a hozzáállása egy orosz háború esetén kiszámíthatatlan.<sup>28</sup> A határral párhuzamosan megvont vasútnál, ami a hadügyminiszternél érvként szolgál, szerinte sokkal fontosabbak a függvényesek, mert ezek inkább tudják biztosítani a visszavonulás lehetőségét.<sup>29</sup> Szerinte az udvarhelyi vonal pénzügyileg és technikailag 2 év alatt kivitelezhető. Míg a Szászrégen–Gyergyó vonal terveinek előkészítésére, elbírálására kell 2 év, a kiépítésére legalább még újabb 2 év, így legalább 4 évre lesz szükség és nem biztos, hogy a legközelebbi háborúig használható lesz-e. Ugron kijelent, hogy *„a Szászrégen–Gyergyó és az Udvarhely–Csíkszeredai vonal két párhuzamos félkört ír le, melyből a szászrégeni a külső, tehát a hosszabb, az udvarhelyi a belső, tehát a rövidebb vonal. A geometriai igazság egyszersmind stratégiai igazság is.”*<sup>30</sup>

Érvei alátámasztása érdekében 1888-ban felkéri Stenkovitz Miklós mérnököt egy jövedelmezőségi kimutatás készítésére a kiépítendő székely vasútról. Stenkovitz számításai alapján a vasútvonal érintett volna 2 várost és 67 községet, 735 678 holdnyi földet és 103 139 lakost. Statisztikai adatok alapján felmérte, hogy milyen áru illetve személyfor-

galommal bírna a vonal. Évente mintegy 55 361 vagon áruforgalommal számolt, melyből: gabona és gyümölcs 6074; bőr és gyapjú 347; bor, szesz, pálinka és sör 1284; épületfa, szálfa 8282; lécz 274; deszka 5640; zsindey 110; téglá 976; cserép 214; tüzelőfa 6120; mész 2245; kő 15 204; különféle árunemű 1541; nagy jószág 5050; aprójószág 2000 vagon.<sup>31</sup> A vonalnak három forgalmi központja lett volna: Székelyudvarhely, Gyergyószentmiklós és Csíkszereda. Az áruk általános menet-hosszát 55 km-ben határozta meg. Személyforgalom esetében évente 236 900 utast számolt, minden lakosra 2-3 utast számítva. Az áru, illetve személyforgalomból származó nyereséget évenként 1 023 000 forintba, építendő vonal költségét 4 000 000 forintba állapította meg.<sup>32</sup> Tehát jóval olcsóbbra tervezte, mint ahogy az első tervben szerepelt.

Ugron Gábor és Daniel Gábor számítva arra, hogy a mintegy 117,7 km engedélyezési tárgyalása hosszabb időt vesz igénybe, ezért kérték Baross Gábor minisztert, hogy engedélyezze a már Székelyudvarhelyig megépített vasút tovább folytatását a mindössze 18 km távolságba lévő Ivóig. A tervet erre a vonalra szintén Stenkovitz Miklós készítette el még 1888 májusában, amit felküldenek a miniszternek. Ennek a vonalnak a kiépítését 530 000 forintba határozták meg. Három állomás kiépítéséről lett volna szó:

1.Fenyéd: egy felvételi épület, egy szabadon álló árnyékszék, egy baromrakodó szállással, egy őrházi kút, egy állomási kút, egy egyszerű őrház különálló árnyékszékkel, egy szemétdödör, egy távírdai berendezés.

2.Zetelaka: egy felvételi épület, egy szabadon álló árnyékszék, egy baromrakodó szállással, egy nyílt rakodó, egy őrházi kút, egy állomási kút, egy egyszerű őrház különálló árnyékszékkel, egy szemétdödör, egy távírdai berendezés.

3.Ivó: egy felvételi épület, egy szabadon álló árnyékszék, egy vízálló kút Fridelmann-féle ejectorral, egy nyílt rakodó, egy őrházi kút, egy állomási kút, egy egyszerű őrház különálló árnyékszékkel, egy szemétdödör, egy távírdai berendezés.

Az udvarhelyi állomáson bővítési munkálatokat végeztek volna. Ezenkívül, a nyílt pályán, 4 egyszerű őrház létesült volna, árnyékszékkel és kúttal. A vonalon egy mozdony, egy I-II. osztályú és két III. osztályú

személykocsi, illetve 4 darab fedett és 10 darab nyílt teherkocsi, valamint 6 pályakocsi közlekedett volna.<sup>33</sup>

A közlekedési minisztérium nem hagyta jóvá Ugronék tervét, arra hivatkozva, hogy e vonalszakasz csak egy töredéke a székely vasútnak és erre külön nem hajlandó engedélyezési tárgyalást kezdeményezni, ugyanakkor kéri, hogy a már közigazgatásilag bejárt vonalon, költség-előirányzati szempontból, változásokat eszközöljenek, ugyanis az építési költséget 4 millió forintról 4 190 000 forintra kell emelni.<sup>34</sup> Ugron Gábor és társai, 1888. augusztus 13-án, Budapesten újabb tárgyalásokat folytatnak, ahol megkapják az előmunkálati engedélyt, de arra szólítják fel őket, hogy a csíkszeredai és gyergyószentmiklósi felvételi épületeket kőből vagy téglából építsék, a többi lehet kő vagy téglalappal fából. Az építési terveket 6 hónap alatt kell leadni és a vonalat 3 év alatt meg kell megépíteni.<sup>35</sup> A kötelezettségek megvalósítását bizonytalanná tették a már megépített vasútvonal pénzügyi problémái, valamint az, hogy 1888. december 29-én, a Háromszék megyei törvényhatósági közgyűlésen, olyan döntés született, hogy Háromszék – mivel megindult a Brassó–Kézdivásárhely vasútvonal kiépítése –, nem tudja támogatni a székely vasút kiépítését és amúgy is, egy Szászrégen felé húzódó vonal kiépítését támogatnák.<sup>36</sup>

Ugron Gábor és Daniel Gábor, hogy továbbra is versenyhelyzetben maradjanak, 1890. február 22-én<sup>37</sup> a Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy vonalrészre egy évre előmunkálati engedélyt kérnek, és meg is kapják. Ugyanakkor tárgyalásokba bocsátkoztak az Erlanger bankházzal, és ígéretet kaptak, hogy a Brassó–Háromszék helyi érdekű vasút építési munkálatainak befejezése után a bankház ennek a tervbe vett vonalnak a pénzügyeivel is foglalkozik.<sup>38</sup>

Ugronékát a közlekedési minisztérium több alkalommal felszólította, hogy a meglévő terveken módosításokat eszközöljenek, és konkrét lépésekkel bizonyítsák, hogy képesek a tervezett vasútvonalat rövid idő alatt biztosítani. A sürgetés háttérben látnunk kell azt is, hogy 1891-ben Romániával nemzetközi egyezmény jött létre két vasúti csatlakozási pontról a Gyimesi- és a Vöröstoronyi-szorosoknál. Az 1891. évi XL. törvénycikkben jóváhagyott szerződés arra kötelezte a két országot, hogy ezeket a csatlakozási pontokat 1897. november 17-ig üzembe helyezzék.

Ezáltal a székelyföldi vasútépítkezések napirendre kerültek. A kormány kezdetben nem zárja ki a magánkezdeményezést, azonban mindössze annyi történik, hogy 1892. július 28-án Ugronék előmunkálati engedélye újra meg lett hosszabbítva, majd ugyanezen év novemberében a minisztériumba felterjesztették a vasútvonal terveit, és decemberben a közigazgatási bejárást is megtartották.<sup>39</sup>

A MÁV Igazgatósága 1893. február 28-án feliratban fordult a minisztériumhoz, amelyben kérte, hogy minél hamarább rendeljék le a gyimesi vonal részletes tanulmányozását. A közlekedési minisztérium válaszában kifejti: „*Nem igen táplálható ugyan remény arra nézve, – sőt nézetünk szerint kizártnak tekinthető – hogy a gyimesi szorosi vonalat a helyi érdekeltség útján megvalósítható legyen, de még ezen egészen valószínűtlen eshetőséget szem előtt tartva sem volnának ezen fontos és nagyon nehéz pálya tervezési és költségcsökkentési munkáit másra mint a MÁV igazgatóságára bízandók, mert csak ez nyújthatja a kellő megnyugvást és biztosítékot arra nézve, hogy a szükséges műszaki műveletek megbízható és alapos feltételek és beható tanulmányok alapján készítve, idejekorán rendelkezésre fognak állani.*”<sup>40</sup>

A minisztérium, továbbá a MÁV által készítendő tanulmány, céljának tünteti fel a gyimesi vonal kiindulási pontjának meghatározását: „... még általános tanulmányok volnának tehetők egy olyan megoldásra nézve is, mely mellett az Olt völgyéből a Tatros völgyébe való átmenettel mellék-völgyek felhasználásával és a csatlakozási pontnak Csíkszenttamás vagy Csíkszentdomokos tájára leendő feltolásával vízvázalástó alagút segítségével eszközöltetnék.”<sup>41</sup> Ez egyben azt is jelentette, hogy a Csíkrákosi csatlakozási pont mellett, a minisztérium még két másik helyszínben, Csíkszenttamásban és a Csíkszentdomokosban is gondolkodott.

1893 májusában Ugronék terve még napirenden van, ezt jelzi, hogy engedélyezési tárgyalásra került sor Budapesten Lukács Béla kereskedelmi miniszter jelenlétében. A legtöbb kifogást ismét a hadügyminisztérium képviselője hozta, aki szerint csak akkor szabad engedélyezni a Székelyudvarhely–Marosnyíre közti vasútvonal megépítését, ha azt akként fogják kiépíteni, hogy azon 15–70 tengelyű katonai vonatok akadálytalanul tudjanak közlekedni. Az újabb számítások szerint a teljes Székelyudvarhely–Marosnyíre–Gyergyószentmiklós–Csíkszereda–

Sepsiszentgyörgy vonalszakasz, amely összesen 183,5 km, mintegy 7 millió forintba kerülne, kilométerenként 38 147 forintba. Az engedélyt kérők felszólították, hogy kötelesek 350 000 forint biztosítékot készpénzbe leadni a tényleges építkezési engedély kiadása előtt.<sup>42</sup> Rövid időn belül kiderül, hogy Ugronék még a szükséges biztosíték lefizetésére sem rendelkeznek elegendő pénzzel. Az általuk kidolgozott terv egyre inkább háttérbe szorult.

A magyar kormányt a nemzetközi szerződés arra ösztökélte, hogy dűlőre vigye a több éve stagnáló székely vasút kérdését. 1893 nyarán a kereskedelmi minisztérium mérnököket küld ki a Csíkszeredától a gyimesi határszélig vezető vasútvonal tanulmányozására. Két külön mérnöki kirendeltséget szerveznek, az egyiknek az élére Kovacsevics Tamást nevezik ki, a máramarosszigeti vasutat építő felügyelőségtől. A másik élére Weldin Vilmos központi felügyelőt. Rajtuk kívül még ide rendelték a murányvölgyi helyi érdekű vasúttól Keller Arnold mérnököt és a balatonszentgyörgy–somogyszobbi vasúttól Bartha Lajos mérnököt.<sup>43</sup>

A gyimesi határszélig építendő vasútvonal tervét leginkább a háromszékiek kifogásolták. Kézdivásárhely város 1894-ben kéri a minisztériumot e terv megváltoztatására és azt, hogy inkább az ojtuzi csatlakozási pont épüljön ki. Szerintük a gyimesi vasúti csatlakozás csak Udvarhely és Csík megyéknek áll érdekében, kiépítése túl költséges volna és mivel *„mindkét megyének ipara a fejlődés első stádiumában van elannyira, hogy iparról beszélni egyik megyében sem lehet, így tehát ezen vasúti csatlakozás a Székelyföld ipari fejlődésére befolyással lenni nem fog.”*<sup>44</sup> A minisztérium azonban egyértelműen elutasítja e tervet.

Rövidesen kiderül, hogy Ugronék a tényleges költségeket nem tudják fedezni, ezért az engedélyokmány lejártá után nem adnak be újabb hosszabbítási kérelmet. Ezért a kormány a Magyar Általános Hitelbanknak ad engedélyt 1894-ben e vonal kiépítésére. Az engedélyezési okiratban már érezhető, hogy a fő cél a Szászrégen–Gyergyószentmiklós–Marosnyire–Csíkrákos–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy, illetve ebből a Csíkrákos környékén kiágazó gyimesi vasútvonal megépítése. Az udvarhelyi vonal kiépítése már csak mint szárnyvonal szerepel a tervben. Az engedélyezett vasút megépítéséhez és a megfelelő üzleti berendezéséhez

24 000 000 forint lett megállapítva. A Magyar Általános Hitelbank szerződést kötött, a MÁV-ot bízva meg a nevezett vasútvonalak megépítésével és az összes szükséges munkálatok végrehajtásával.<sup>45</sup>

1894 nyarán azonban a kereskedelmi minisztérium úgy határoz, hogy a székely vasutat államköltségen építi meg, így a bankot felmentették a vasút finanszírozási kötelezettsége alól.<sup>46</sup> Úgyszintén a minisztérium rendeletben utasította a MÁV igazgatóságát, hogy a Szászrégen–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy és az ebből kiágazó gyimesi vonal forgalmáról és jövedelmezőségéről tanulmányt készítsenek. A MÁV emberei az egész vonalat beutazták, amely az udvarhelyi vonalat nem számítva 275 km hosszú volna és érintene mintegy 82 települést összesen 125 000 lakossal. A vonalon az áruforgalmat 360 000 tonnában határozták meg évenként. A személy és áruforgalomból összesen 800 000 forint bruttó jövedelmet állapítottak meg. A vasút által érintett vidékek árukínálatát fa, kő, állatok, illetve ásványvíz képezi. Fogyasztási cikkek terén lisztet, petróleumot, vasárut, gyarmatarut és más efféle árukat soroltak fel. A MÁV a minisztérium kérésére javaslatot tett, hogy milyen sorrendbe épüljön meg ez a vasútvonal. Ennek megfelelően leggyorsabban a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes vonal épülne meg, amely többnyire – a Csíkrákos–Gyimes szakaszt leszámítva – kedvező terepviszonyok közt épülne, és fejleszthetőbb áruforgalommal kecsegtet, mint a Szászrégen–Csíkrákos. A számítások alapján ez a vonal 12 800 000 forintba kerülne.<sup>47</sup>

A javaslatban kitérnek a Székelyudvarhelyig vezetendő vasútvonalra is. Kifejtették, hogy a „*Székelyudvarhelyről–Marosnyíren át Csíkrákosra tervezett vonal fontossággal nem bír és ha egyáltalán csak utolsó sorban építendő, habár aránylag rövid összekötést létesít Gyimes felé, lévén a távolság Székelyudvarhely–Csíkrákosig csak 94 km. De figyelembe vevendő, hogy e vonal csak helyi érdekű vasút gyanánt tervezetett 15–25%-nyi emelkedésekkel, igen költséges üzem és jelentékeny építési költségek mellett csak nagyon korlátozott teljesítmény képességgel fog bírni, hozzájárul ehhez, hogy a Gyimesen átírányuló forgalom Budapest irányában 772 km, míg Marosvásárhely irányában 748 km. Azon kívül a Székelyudvarhely–Marosnyírei vonalrész lakatlan hegyi vidéket szelven*

át, nagyobb helyi forgalomra sem számíthat, ami igazolja ezen vonal felett kifejezett fenti kedvezőtlen véleményünket”.<sup>48</sup>

A székely vasútra vonatkozó törvényjavaslatot a kereskedelemügyi miniszter 1894 októberében terjesztette a törvényhozás elé, amely azt az 1895. évi VII. törvénycikkkel jóváhagyta. A törvény a MÁV javaslatát tükrözi, elrendelik a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Szászfőregén vonal és ebből kiindulva a gyimesi vonal kiépítését. Az udvarhelyi vonal pedig, mint szárnyvonal ugyan tervbe van véve, kiépítésére azonban soha nem kerül sor.

### *A székely vasút*

Ahhoz, hogy megértsük, hogy miért nem valósult meg az Ugron–Daniel-féle székely vasútvonal terve, szükséges megnézni a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vasútvonal építésének folyamatát. Az általuk kidolgozott terv egy Héjjasfalva–Székelyudvarhely–Marosnyíre–Csíkszereda helyi érdekű vasútvonallal, illetve Marosnyírből Gyergyószentmiklósig kiágazó szárnyvonallal szőtt. Ennek a vasúthálózatnak első szakaszaként a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonal kiépítésére az Udvarhely megyei elit<sup>49</sup> vasúti részvénytársaságot alapított 1886. január 25-én.<sup>50</sup>

Ugron Gábor és ifjabb Dániel Gábor, az újonnan létrehozott részvénytársaság képviselőiként, 1886. április 12-én, Budapesten szerződést kötöttek *Kutlány János* vállalkozóval az építés kivitelezésére, annak ellenére, hogy a közmunka- és közlekedésügyi minisztériumtól még nem rendelkeztek a szükséges engedélyekkel. 1886. június 25-én a közlekedési minisztérium megbízta *Gyöngyössy János* osztálytanácsost a vonal közigazgatási bejárásával, de a vasútépítési engedélyt a társaság csak az év végén, december 5-én kapta meg. A részvénytársaságot komoly feladat elé állította a közel egy millió forint értékű vállalkozás pénzügyi fedezetének előteremtése. Az építési okmányban 973 000 forint építési tőkét határoztak meg, amelyet azonban – mint később kiderült – az építési kiadás jóval felülmúlt.

Az 1888. március 15-én forgalomnak átadott vasútvonal az év végéig 1 095 576 forint és 67 krajcárba került. A részvénytársaságot 333 435 forint lebegő adósság terhelte.<sup>51</sup> Mivel a részvénytársaság elsőbbségi

részvényeket nem bocsátott ki, kénytelen volt a törzsrészvény befolyó összegén kívül a pálya építéséhez szükséges pénzt függő adósság útján beszerezni, meglehetősen magas kamattal. A részvénytársaság a következő pénzügyi intézményektől vett fel kölcsönt:

<b>Intézmény</b>	<b>%</b>	<b>Összeg (Ft-kr)</b>
Kramer J. Bankház, Bp.	7,5	79 508,30
Magyar Országos Központi Takarékpénztár, Bp.	6,0	40 000,00
Székely Egyleti Első Takarékpénztár, Székelyudvarhely	8,0	14 700,00 <sup>52</sup>
Megyei Takarékpénztár, Székelyudvarhely	9,0	55 500,00
Kereskedelmi Bank, Bp.	6,0	70 000,00
Pesti Hazai Első Takarékpénztár, Bp.	6,5	50 000,00
Első Erdélyi Bank, Brassó	7,0	15 000,00
Leszámlító és Pénzváltó Bank, Budapest	6,0	20 000,00
<b>Összesen:</b>		364 708,30 <sup>53</sup>

A fenti felsorolásból látható, hogy a helyi takarékpénztáraktól meglehetősen magas kamattal vettek fel pénzt. Ennek háttérében vagy a helyi pénzügyi forgalom előnytelen jellege, vagy egyes személyek nyereszkesági vágya állt. Nem hagyhatjuk azt sem figyelmen kívül, hogy a részvénytársaságban a vármegyei elit képviselői vettek részt. Érdemes megfigyelni, hogy kik voltak a Héjjasfalva–Székelyudvarhely helyi érdekű részvénytársaság tagjai és részvényesei. A részvények egyben meghatározták az illető személy szavazatának súlyát is a részvénytársaság gyűlésein.

Személy neve	Részvényeinek száma	Részvények utáni szavazat száma
Id. Daniel Gábor elnök	1100	100
Herzog Ödön a magyar királyi kormány képviselője, igazgatósági tag	910	100
Dr. Török Albert ügyvezető elnök	1100	100
Ugron Gábor alelnök	5	5
Dr. Solymosy Lajos igazgatósági tag	15	15
Sándor Mózes igazgatósági tag	1	1
Soó Károly igazgatósági tag	1	1
Udvarhely megye Kénosy Béla által	920	100
Báró Gamerra Gusztáv	3	3
Ferenczy Károly	460	100
Kovács Antal	15	15
Szakács Károly	1	1
Szabó Albert	1	1
Pálfi Ferenc	1	1
Barthos János	3	3
Barthos József	2	2
Pataki László	5	5
Székely Imre	3	3
Nagy István	3	3
Rácz József	3	3
András Ferencz	1	1
Bíró István	1	1
Ferenczi Lajos	3	3
Mihályi János	5	5
Solymosi Lajos	5	5
Ugron Gáspár	3	3 <sup>54</sup>

A részvénytársaság 1889. június 23-án tartott közgyűlésén sor kerül a vasútvonal 1888. március 15. és 1888. december 31-e közötti első éves zárlatának a bemutatására. A vasút évi üzleti bevétele 15 405 forint 50 krajcár volt. Ebből a bevételből, az államvasúttal kötött szerződés értelmében, kezelési illeték, postaszállítás, díjvisszatérítés, üzleti eszközök használata fejében összesen 11 010 forint 26 krajcár a MÁV javára esett, így a tiszta jövedelem 4396 Ft 24 kr.<sup>55</sup> A részvénytársaság, hogy a vonal forgalmát emelje, a MÁV engedélyével szállítási díjmérsékletet vezetett be: téglá, cserép, talpfa, puhafa, keményfa, tűzifa, kőszén, szentkeresztbányai vastermékek, ásványvíz, mész, gabona és bor szállítására, ezen kívül Brassóba és vissza, hogy a szekér forgalmat mérsékelje, minden szállítási cikkre. Arról is beszámoltak, hogy még nem fejeződtek be a föld-kisajátítási műveletek, mellyel Pálfi Ferenc lett megbízva, mint kisajátítási biztos. Az addig kisajátított földekért, 1888. december 31-ig, 84 000 forintot fizettek, és még szükség van 20 000 forintra.<sup>56</sup> A vasút olyan vidéken vonult keresztül, ahol apró parcellák ezrei léteztek, és mindenki szívósan ragaszkodott kis földjeihez. A kisajátítások – amint már említettem – meglehetősen drágán lettek végrehajtva. A levéltári forrásokból kitűnik, hogy Szévány Henrik miniszteri osztálytanácsos, a központi telekkönyvi hivatal főnöke, 1889. március 30-án Baross miniszternek jelentésben számol be arról, hogy a vasút számára hol mennyi földet sajátítottak ki.

Község	A kisajátítást szennvedő felek száma	Telekkönyvi hatóság székhelye	Hitelesítési határidő	Hitelesítés helye
Héjjasfalva	12	Királyi járásbíróság Segesvár	1889. 04. 30.	héjjasfalvi állomás
Újszékely	104	Kir. járásbírószág Székelykeresztúr	1889. 04. 30.	székelykeresztúri állomás
Alsóboldogfalva	93	Uo.	1889. 04. 30.	Uo.

Község	A kisajátítást szennvedő felek száma	Telekkönyvi hatóság székhelye	Hitelesítési határidő	Hitelesítés helye
Fiatfalva	4	Uo.	1889. 04. 30.	Uo.
Székelykeresztúr	176	Uo.	1889. 05. 01.	Uo.
Betfalva	54	Uo.	1889. 05. 01.	Uo.
Kisgalambfalva	29	Uo.	1889. 05. 02.	nagygalambfalvi állomás
Nagygalambfalva	59	Uo.	1889. 05. 02.	Uo.
Décsfalva	27	Királyi törvényszék Székelyudvarhely	1889. 05. 02.	Uo.
Magyaros	48	Uo.	1889. 05. 03.	Bögöz
Agyagfalva	54	Uo.	1889. 05. 03.	Uo.
Bögöz	110	Uo.	1889. 05. 03.	Uo.
Bikafalva	100	Uo.	1889. 05. 04.	székelyudvarhelyi állomás
Felsőboldogfalva	7	Uo.	1889. 05. 04.	Uo.
Székelyudvarhely	59	Uo.	1889. 05. 04.	Uo.
Szombatfalva	12	Uo.	1889. 05. 04.	Uo.
Bethlenfalva	1	Uo.	1889. 05. 04.	Uo.

A fenti táblázatból kiderül, hogy alig harmincöt kilométeres vonalszakasz esetében, mintegy 348 földparcella<sup>57</sup> kisajátítására került sor, ami jelentős mértékben megterhelte a vállalkozás költségvetését és számos bonyodalomra adott okot. A vasút megnyitása után is több lakos tett panaszt vagy amiatt, hogy még nem kártalanították, vagy pedig nem volt megelégedve magával az összeggel.

Az építési számlakönyv szerint a vasútvonal építése 1888. december 31-ig, 1 094 549 forintba és 42 krajcárba került, de a teljes kiadás, a még fedezendő szükségletekkel az 1 160 000 forintot is eléri. Az alábbi táblázatból kitűnik, hogy a részvénytársaságnak milyen jellegű kiadásai voltak:<sup>58</sup>

A számla megnevezése	Összeg (Ft, kr)
I.1. Tervezés, nyomjelzés:	
– műszakiak fizetése	4429,04
– fuvarozás és munkabér	562,00
– irodabér, műszer anyag	1171,00
– bizottsági költség és különféle	2337,64
I.2. Építési felügyelet és vezetés:	
– kormány felügyelet	6667,69
– központi fizetések	21 651,78
– irodabér, rajzanyag	4501,00
I.3. Külszolgálat:	
– mérnökök fizetése	11 522,90
– fuvarozás és munkások bérei	1909,67
– berendezés, posta és távírda	600,51
– bizottsági költség	1400,73
II. Kisajátítás:	
– mérnökök díja	5224,10
– fuvardíj, munkabérek	737,26
– irodabér és anyag	307,36
– földterület beváltás	88 500,00
– kihatárolás becslés	3 10,27
III. 1. Alépítmény:	
– földmunka, irtás, stb.	115 113,19
– regie	6574,14
III. 2.	
– Hidak és átereszek	98 002,07
– Út kövezés	7238,622
– Folyópart védelmi munka, conectio	4 559,97
– Ültetvények, veteményezés	1408,65

IV. Felépítmény:	
– Talpfák, váltó talpfák	45 119,66
– Sínek és sínkapcsoló szerek	262 195,19
– Váltók és keresztezések	7950,80
– Forgó korongok	5785,00
– Felszerkezet lerakása	32 687,25
– Pálya és állomási út kavicsolása	57 460,58
V. Magas építmények:	
– Őrházak	21 599,70
– Állomási épületek	26 274,47
– Víz állomás, tisztító gödör	2658,20
– Mozdony szín	6936,00
– Rakodók, raktárok, baromraktárok	9616,76
– Hidmérleg	2900,00
– Őrház és állomási kutak	2744,11
– Szabadon álló árnyékszék	841,50
– Pálya fenntartási és szén raktár	1555,92
– Épület berendezés, bútorok	3811,00
VI. Pálya elzárás, beosztás: kerítés, sorompó	9282,05
VII. Jelzés:	
– Távírda	6130,56
– Jelző készülék, távjelző	2863,47
VIII. Pálya berendezés, felszerelés, üzleti berendezés	10 959,49
IX. Forgalmi eszközök	92 632,00
X. Tartalék alap	20 000,00
XI. Tőke berendezés és kamatbélyeg	27 933,12
Különfélék	29 883,20
<b>Összesen</b>	<b>1 094 549,72</b>

A számlakönyv szerint szükség volt még a következő összegekre: magyar állami vasútnak kifizetendő számlákra 12 939 Ft 59 kr, kisajátítási szükségletekre 20 000 Ft, és ezen kívül még kamatra, bélyegre és iroda fenntartásra, az 1889-es évre, 27 240 Ft. Tehát együtt a fő összeg 1 154 729 Ft 31 kr.<sup>59</sup> A minisztériumnak felküldött zárszámadást a

III/5-ös ügyosztály véleményezte, több helyen is kifogásolva, hogy nincsenek pontos adatok, a kiadott összegek nincsenek pontosan részletezve, míg a XI. szám alatt jelzett különféléknél nincs feltüntetve, hogy az illető összeg hova lett fordítva. A részvénytársaság által kért tőkefel-emelés engedélyezésére a minisztérium Heins Sándor műszaki tanácsost és Szaiff Péter miniszteri számtanácsost küldte ki, hogy felülvizsgálják a könyvelés helyességét s ennek alapján az építési többletkiadások, illetve függő adósság megállapítása iránt jelentést tegyenek. Ők 1889. július 31-én felterjesztik a minisztériumnak a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vas-útvonal részvénytársaság építési könyveiről és számadásairól szóló je-lentésüket. Ebből kitűnik, hogy a tényleges építési tőke 920 000 forint, ami 234 823 forint 62 krajcárral lett túllépve, ennek okai:

1. Az előmunkálatok és építés vezetésénél mutatkozó 37 504 forint 46 krajcáros többletkiadás azért keletkezett, mivel az építés felügyeleténél aránylag nagy műszaki személyzet volt alkalmazva, mert az építésvállal-kozónak a munkálatok nem átalány összegért, hanem egységes árak mellett voltak kiadva. Az építésszerződésben építésvezetés alatt megál-lapított, illetőleg a vállalkozónak kifizetett 18 126 átalányösszeg e fejezet alatt lett elkönyvelve.

2. A kisajátítás még nem volt ekkor befejezve, de a földbevéltási árak igen nagyok voltak (holdanként 600 forint), amiből következően 53 934 forint 63 krajcár többletkiadás keletkezett.

3. A többletmunkák, melyeknek értéke a kiadások 25%-ra becsülhető, abból keletkeztek, hogy a föld és biztosítási munkák szaporodtak, a székelyudvarhelyi szakaszon utólagosan eszközöltek vonaláthelyezést, így szükségessé vált a Küküllő szabályozása, hidak cölöpözése, magas építmények, jelzők és pályakerítés felállítása.

4. A pálya megnyitása után júniusban árvíz volt, és a pályatestek több helyen megrongálódtak.

5. Mivel a részvénytársaság elsőbbségi részvényeket nem bocsátott ki, kénytelen volt a törzsrészvények után befolyó összegben kívül a pályaépi-téshez szükséges pénzt függő adósság útján beszerezni. A függő adósság után fizetendő kamat 12 833 forint 67 krajcárnak felel meg, az adósság rendezése sürgősé vált, mert a csekély üzletbevételekből az adósság kamat-

jai sem voltak fedezhetők, a társaság helyzete a függő adósság gyarapodása miatt kedvezőtlené vált.<sup>60</sup>

1890. július 31-én a MÁV igazgatósága képviselőinek jelenlétében megtörtént a székely vasút két éves jótállásának ellenőrzése. A vonal bejárása alkalmával több kisebb hiba lett jegyzőkönyvbe véve, amelyet a részvénytársaság ki kellett javítson. Az alábbi sorok arról árulkodnak, hogy a bizottság még a legkisebb hibákat is szigorúan feljegyezte.<sup>61</sup>

1.	„O” ponti épület	– konyha bejáratnál a küszöb vetemedett. – két kéménynek a felső része, a fedőlemez tartó 4 oszlopocská lehullott.	– 80 kr – 2 Ft
2.	6–7 szelvény	– Küküllő hídon 1 darab palló kicserélendő.	– 1 Ft 50 kr
3.	13–14 szelvény	– 1 méteres nyíl hídon 1 darab palló hiányzik.	– 1 Ft 50 kr
4.	3 számú őrház	– bejárati ajtónál a zár ütköző lemez hiányzik.	– 30 kr
5.	4. számú őrház	– a kéménynek felső része lehullott. – pöcegödör falazata részben javítandó.	– 2 Ft – 4 Ft 80 kr
6.	5. számú őrház	– bejárati ajtó illesztései lazák. Az ajtó szétszedendő és újból enyvezendő. – pöcegödör falazata részben javítandó	– 1 Ft 50 kr – 4 Ft 80 kr
7.	Székely-keresztúri állomáson	– felvételi épületen a konyhaajtó illesztései lazák. Az ajtó szétszedendő és újból enyvezendő. – vízlevezető csatorna két illesztésnél forrasztandó	– 1 Ft 50 kr – 60 kr
8.	6. számú őrház	– pöcegödör falazata javítandó.	– 4 Ft 80 kr
9.	123–124-es szelvény	– hídnál 1 darab palló hiányzik.	– 75 kr
10.	131–132 szelvény	– hídnál 1 darab palló hiányzik.	– 75 kr

11.	7. számú őrház.	– pöcegödör falazat részben javítandó. – egy ablaknál a kiakasztó horog hiányzik.	– 4 Ft 80 kr – 15 kr
12.	Nagyga- lambfalvi állomás	– pöcegödör falazat részben javítandó. – házi kút falazata 3.5m mélységig kiválandó. – ejector daruknál az alapzat részben elmállott, újból falazandó.	– 6 Ft 40 kr – 49 Ft – 3 Ft
13.	196–197- es számú hídnál.	– egy darab palló kicserélendő.	– 1 Ft 50 kr
14.	8. számú őrház.	– A falazat külső vakolása északi oldalon hiányos. – kéménynek felső része lehullott. – pöcegödör aajtáján 1 darab palló kicserélendő. – konyhaajtó zárja javítandó.	– 1 Ft – 2 Ft – 45 kr – 40 kr
15.	223–224. számú szelvény	– hídon 1 darab palló kicserélendő.	– 1 Ft 10 kr
16.	9. számú őrház.	– 3 ablak alatt a párkányzat részben lehullott. – pöcegödör falazata részben kiváltandó. – kéménytisztító ajtócska újból befalazandó.	– 1 Ft 50 kr – 4 Ft 80 kr – 30 kr
17.	10. számú őrház.	– konyhaajtó illesztése lazák, ajtó szétszedendő és újból enyvezendő. – konyhaajtó zárja javítandó. – pinceajtó sarokvasa törött, forrasztandó. – pöcegödör tetejének fakerete javítandó. – pöcegödör falazata részben javítandó.	– 1 Ft 50 kr – 40 kr – 15 kr – 1 Ft – 4 Ft 80 kr
18.	11. számú őrház.	– pöcegödör falazata részben javítandó	– 4 Ft 80 kr
19.	12. számú őrház.	– pöcegödör falazata részben javítandó.	– 4 Ft 80 kr

20.	Székelyudvarhelyi állomás.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– fűtőházban a külső, belső vakolat javítandó.</li> <li>– vasbádogból készült füstfogó teljesen kicserélendő.</li> <li>– tisztító csatornából a téglafalazat részben kijavítandó.</li> <li>– az ejector darun az öntöttvas süveg megpattant, kovácsolt vasabronccsal összeszorítandó.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 59 Ft</li> <li>– 25 Ft</li> <li>– 10 Ft</li> <li>– 1 Ft 20 kr</li> </ul>
21.	<b>Összesen:</b>		216 Ft 25 kr

A fenti táblázatból nyomon lehet követni, hogy a vasútvonal valójában két évvel a megnyitása után is számos hiányossággal rendelkezett. Az Ugron és Daniel által létrehozott részvénytársaság megfelelő tőke hiányában ezt a vasútvonalat is csak nagy nehézségek árán tudta megépíteni. A vasutat az építető részvénytársaság a forgalomba helyezése után államvasúti kezelésbe adta, maga az építkezés alkalmával is a MÁV által kidolgozott egységes típusterveket alkalmazták. Az első években meglehetősen kevesen használták a „székely gőzöst”. Ennek ellenére hatással volt mind Székelyudvarhely város, mind a többi érintett település fejlődésre. A vicinális megnyitása után új épületek, új munkahelyek, új szokások jelentek meg mind országszerte, mind Székelyföldön. A vidéki polgárok ettől a pillanattól mindennap használták a vasúti szolgáltatásokat, az itt ellesett módszereket, szokásokat beépítették saját életükbe.<sup>62</sup>

Összefoglalva a fennebb vázoltakat, felvetődik mégis a kérdés, hogy miért nem valósult meg ennek a vasútvonalnak a továbbépítése?

Az 1880-as években, egészen 1892-ig, Székelyudvarhely rendelkezett a legnagyobb eséllyel – szemben Szászréggel és Sepsiszentgyörggyel –, hogy a megépítendő székely vasút kiindulópontja legyen. Azonban a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonal kiépítése után kiderült, hogy a helyi beruházók csak kisebb völgy pályák kiépítésére tudnak elegendő tőkét koncentrálni. Látható a székely vasúthálózatról, hogy a többi, nehezebb vonalszakasz kiépítésére csak az állam volt képes, de az is csak kisebb szakaszokban. Ez esetben pedig az állam érdeke, sok esetben a közös

hadügyminisztérium érdeke volt az, amely felállította a prioritást. Ugyanakkor a székely megyéknek a hozzáállása sem volt egységes. Maros-Torda megyének kimondottan egy a Maros völgyében megépítendő, vagyis a nagyobbik székely körvasút állt érdekében, amely megteremti Marosvásárhely kapcsolatát a Gyergyói-medencével, valamint az Olt völgyével. Egy kis székely körvasút megépülése Székelyudvarhelyt hozta volna előnyös gazdasági helyzetbe és rajta keresztül a Gyergyói-, illetve a Csíki-medence áruforgalma nem Észak-Erdély, hanem Dél-Erdély felé csoportosult volna. Ez esetben azt hiszem, hogy kimondatlanul is, a stratégiai okok mellett, a magyar nemzetgazdasági és nemzetpolitikai érdekek is a Szászrégen–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy vonal javára szóltak.

A kis székely körvasútnak – amennyiben megépül – fontos szerepe lett volna Udvarhely megye fejlődésében. E vasút fontosságát a magyar kormányok fel is vállalták, azonban a századforduló, illetve a XX. század első évtizedeinek gazdasági helyzete nem tette lehetővé, hogy ez a vonal is elkészüljön. Elképzelhető, hogy – ha nincs az első világháború, netán néhány évvel később tör ki – az udvarhelyi térség ma nem csupán egy zsákutcában végződő szárnyvonallal rendelkezne.

## JEGYZETEK

- <sup>1</sup> Czére Béla: *Magyarország közlekedése a 19. században 1780–1914*. Bp., 1997. 51.
- <sup>2</sup> Daniel Gábor: *Udvarhelyszéki változások 1861–1898*. 65. Kézirat. A székelyudvarhelyi Haáz Rezső Múzeum tulajdonában. (A továbbiakban Daniel kézirat.)
- <sup>3</sup> *Udvarhely* I (1872. április 11.) 14. sz.
- <sup>4</sup> Majdán János: *Modernizáció – Vasút – Társadalom. Tanulmányok a vasútépítések hatásáról a XIX–XX. században*. Pécs, 2001. 139. (A továbbiakban Majdán, 2001.)
- <sup>5</sup> MOL. K 229–317 csomó–1642-2 tétel/1880.
- <sup>6</sup> Daniel kézirat. 208–209.
- <sup>7</sup> *A nagyküllővölgyi székely vasút tervezete*. Bp., 1882. 2.
- <sup>8</sup> Uo. 8.
- <sup>9</sup> Uo. 9–13.
- <sup>10</sup> Uo. 14.
- <sup>11</sup> Daniel kézirat. 209.

- <sup>12</sup> Bethlen Gábor gróf (1836–1897) politikus. 1868–71-ben Felső-Fehér, 1875-ben Kis-Küküllő, 1876-tól 1890-ig Nagy-Küküllő vm. főispánja. 1890-tól 1896-ig előbb szabadelvű, majd nemzeti párti képviselő. 1885-ben egyik megalapítója s haláláig elnöke az Erdélyi Magyar Közművelődési Egyletnek.
- <sup>13</sup> MOL. K 229–317 csomó–51242-2 tétel/1891.
- <sup>14</sup> ifj. Ábrányi Kornél (1849–1913) író, újságíró, politikus. 1884–1901 a nemzeti párt országgyűlési képviselője, 1906–1909 között a miniszterelnöki sajtóosztály vezetője.
- <sup>15</sup> MOL. K 229–317 csomó–49703-2 tétel/1892.
- <sup>16</sup> MOL. K 229–317 csomó–49704-2 tétel/1892.
- <sup>17</sup> MOL. K 229–317 csomó–89906-2 tétel/1892.
- <sup>18</sup> Uo.
- <sup>19</sup> MOL. K 229–317 csomó–20349-2 tétel/1893.
- <sup>20</sup> MOL. K 229–317 csomó–1628-2 tétel/1893.
- <sup>21</sup> *Az első székely vasút tervezetének ismertetése.* Székelyudvarhely, 1885. 3.
- <sup>22</sup> Uo. 10.
- <sup>23</sup> Uo. 13–20.
- <sup>24</sup> MOL. K 229–317 csomó–8282-3 tétel/1888.
- <sup>25</sup> Uo.
- <sup>26</sup> MOL. K 229–317 csomó–10694-3 tétel/1888.
- <sup>27</sup> MOL. K 229–317 csomó–24289-3 tétel/1888.
- <sup>28</sup> Ugron Gábor (1847–1911) politikus. Ellenzéki országgyűlési képviselő és birtokos. Ismert volt orosz ellenességéről, mindvégig a francia orientáció híve. 1877-ben az ún. székely puccs egyik szervezője. Nem tartotta kizártnak a 80-as években egy esetleges orosz támadás lehetőségét.
- <sup>29</sup> A párhuzamosan megvont vasútvonal hátránya a függvényes vasútvonalak hiányában az 1916-os román betörés alkalmával fog megmutatkozni.
- <sup>30</sup> MOL. K 229–317 csomó–24289-3 tétel/1888.
- <sup>31</sup> MOL. K 229–317 csomó–32295-3 tétel/1888.
- <sup>32</sup> Uo.
- <sup>33</sup> Uo.
- <sup>34</sup> MOL. K 229–317 csomó–25864-3 tétel/1888.
- <sup>35</sup> MOL. K 229–317 csomó–39785-3 tétel/1888.
- <sup>36</sup> MOL. K 229–317 csomó–29733-9 tétel/1889.
- <sup>37</sup> MOL. K 229–317 csomó–12944-2 tétel/1890.
- <sup>38</sup> MOL. K 229–317 csomó–48972-2 tétel/1890.
- <sup>39</sup> MOL. K 229–317 csomó–79479-2 tétel/1892.
- <sup>40</sup> MOL. K 229–317 csomó–16984-2 tétel/1893.
- <sup>41</sup> Uo.
- <sup>42</sup> MOL. K 229–316 csomó–52582-2 tétel/1893.

- <sup>43</sup> MOL. K 229–316 csomó–61603-2 tétel/1893.
- <sup>44</sup> MOL. K 229–316 csomó–14832-2 tétel/1894.
- <sup>45</sup> MOL. K 229–316 csomó–36010-2 tétel/1894.
- <sup>46</sup> MOL. K 229–316 csomó–50444-2 tétel/1894.
- <sup>47</sup> MOL. K 229–316 csomó–49776-2 tétel/1894.
- <sup>48</sup> MOL. K 229–316 csomó–50444-2 tétel/1894.
- <sup>49</sup> A részvénytársaság tagjai között jelen vannak a helyi kormánypárti és ellenzéki képviselők, Ugron Gábor és Daniel Gábor is a politika mezején vetélytársak.
- <sup>50</sup> Daniel kézirat. 246.
- <sup>51</sup> MOL. K 229–317 csomó–33074-9 tétel/1889.
- <sup>52</sup> Ugron Gábor által szervezett pénzügyi intézet.
- <sup>53</sup> MOL. K 229–317 csomó–43471-9 tétel/1889.
- <sup>54</sup> MOL. K 229–317 csomó–33074-9 tétel/1889.
- <sup>55</sup> Uo.
- <sup>56</sup> Uo.
- <sup>57</sup> Uo.
- <sup>58</sup> MOL. K 229–317 csomó–15539-3 tétel/1889
- <sup>59</sup> Uo.
- <sup>60</sup> MOL. K 229–317 csomó–43471-9 tétel/1889.
- <sup>61</sup> MOL. K 229–317 csomó–51499-9 tétel/1890.
- <sup>62</sup> Majdán, 2001. 151.