

## Az erdélyi vasútépítések előzményei

dr. Horváth Ferenc

ny. MÁV mérnök, főtanácsos

### Erdély közlekedése a vasútépítéseket megelőző időszakban

A bányászat, az ipar és a mezőgazdaság nagyobb mértékű fejlődését Erdélyben a XIX. században hátráltatta a közlekedés elmaradottsága. A közlekedés és a szállítás az országnak ezen a vidékén is a vasút megjelenéséig a közutakon és a folyókon bonyolódott le. A megfelelő úthálózat kiépítését azonban megnehezítették a terepviszonyok, elsősorban a magas hegységek, az anyagi fedezet és az útügyi szervezet hiánya. Megkönnyítette viszont, hogy követ mindenütt nagy mennyiségben lehetett bányászni. A folyamatos vízi szállítást a folyók változó vízállása akadályozta.

Az erdélyi útépítések első nyomai a római birodalomig vezetnek vissza. Dácia területén a rómaiak hadi célokra már időszerűségünk első évszázadában utakat és hidakat építettek a Maros völgyében, az Al-Duna mentén. Írásos emlékek vannak az akkori Napoca (Kolozsvár) és Potaissa (Torda) közötti útról, és az Al-Dunai útról. Rómaiak által épített út vezetett Hunyad vármegyétől keletre, Kolozsvártól, Szamosújvártól és Désaknától északra és keletre.

A magyar honfoglalás után Erdély felé a legfontosabb tiszai átkelőhely Szolnok lett. Erdély főközlekedési útjai a Maros völgyén keresztül az Arad–Gyulafehérvár–Ojtoz szoros, továbbá Nagyvárad–Kolozsvár–Gyulafehérvár, Szatmár–Dés–Borgói hágó voltak.

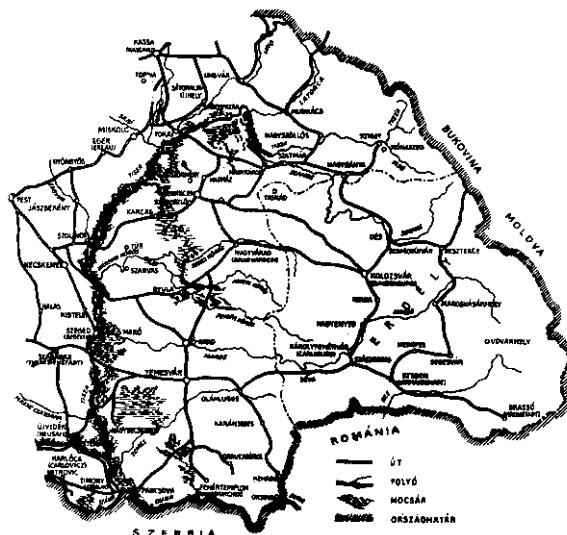
A XI–XII. századtól kezdve ezeken a vásáros, sós jelzővel nevezett utakon folyt a kereskedelem és ezeken szállították a sót is Erdély bányáiból, főraktáraiból Szolnokra és Szegedre.

A XIV. és XV. században Magyarország jelentősebb kereskedelmi útjai között kiépített útként tartották nyilván a Szeged–Arad–Gyulafehérvár–Nagyszeben–Brassó, a Szolnok–Nagyvárad–Kolozsvár–Gyulafehérvár, a Kolozsvár–Dés–Beszterce, a Nagyvárad–Arad utakat. Ezekből a Nagy Szamos, a Tömösi és az Olt völgyében vezetett tovább az út Bukovina és a Havasalföld felé.

A török hódoltság idején az erdélyi fejedelemségből a kereskedelmi út a magyar királyság területére északon, Szatmáron és Kassán át haladt, de élénk volt a forgalom Moldva és Havasalföld irányába is. Erdély és a törökök által megszállt terület közötti kereskedelem pedig Szolnokon át bonyolódott le. Szolnok a török közigazgatás központja és forgalmas tiszai átkelőhely lett, ahol már 1562-ben fahidat építettek a folyón.

A török hódoltság megszűnése után ismét a Nagyváradon és Aradon át vivő utakra terelődött a forgalom.

A XVIII. század végén és a XIX. század elején az Erdélybe vezető fontosabb útvonalak: Tokaj–Nagykároly–Szatmár–Nagybánya–Dés–Kolozsvár, Nagybánya–Máramarossziget, Dés–Beszterce–Marosvásárhely–Segesvár–Szeben, Nagyvárad–Kolozsvár–Szászsebes, Kolozsvár–Dés, Szeged–Temesvár–Lugos–Déva–Szeben–Brassó, Nagyvárad–Arad–Temesvár–Fehértemplom és Temesvár–Orsova voltak (1. ábra).



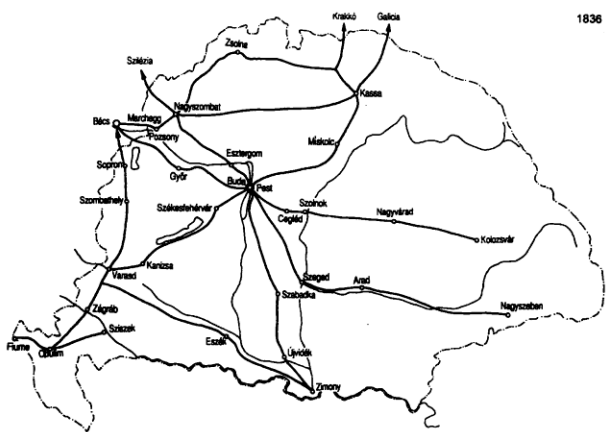
1. ábra

*Kelet-Magyarország és Erdély úthálózata 1810-ben*

II. József által kidolgoztatott és 1785-ben jóváhagyott magyarországi közútfejlesztési terv Erdély területén két közút kiépítését tartalmazta, a Pest–Szeged–Temesvár–Báziás–Orsova–Petrozsény és az ebből kiágazó Szeged–Arad utakat.

Az 1790/91-es országgyűlés bizottsága által összeállított törvényjavaslat 12 útvonala közül szintén kettő vitt Erdélybe, Pesttől Szolnokon, Debrecenen, Nagyváradon át Kolozsvárig és Pesttől Szegeden, Temesváron át Nagyszebenig.

Az 1825/27. évi országgyűlés 12 közút kiépítését határozta el, közöttük a hatos számú volt a Pest–Kolozsvár, hetes a Pest–Szeben útvonal. Az 1836. évi XXV. törvénycikk 13 irányt jelölt meg (2. ábra).



2. ábra

Az 1836. évi XXV. törvénycikkben megjelölt fő közlekedési irányok

A XIX. század negyvenes éveiben az élénkülő kereskedelem hatására egyre többen kezdtek Magyarországon foglalkozni a közutak állapotával, kiépítésük és fenntartásuk szükségességével. Gróf Széchenyi István 1848. évben kiadott neves „Javaslat”-ában, a hazai közlekedéshálózat fejlesztési tervében az országosan kiépítendő utak közé sorolta az Erdély határáig vezető Szeged–Arad–Tótvárad, Nagyvárad–Arad–Féhertemplom, Arad–Orsova, Nagyvárad–Csucsua, Debrecen–Somlyó, Szatmár–Sziget, Szatmár–Nagybánya–Borsa, Szatmár–Nagysomkút utakat. Az akkori Erdély területén lévő többi út építési irányát nem részletezte.

Az abszolutizmus időszakában, 1850-ben meghatározták az állami és országos úthálózathoz tartozó közutakat, 1851-ben kiadták az utak fenntartását célzó közmunka rendeletet. 1853-ban bevezették az általános útvámrendszert, majd a vámegyenértéket, amelynek bevétele az utak fenntartására fordították.

A kiadott rendelkezések a magyar országrészek közül a leghatásosabbak Erdélyben voltak, ahol a közmunkát a legnagyobb mértékben az utak fenntartására fordították. Az állami közút hálózatba Erdély akkori gazdasági központjából, Nagyszebenből Pest felé, a Bánátba, Bukovinába, Romániába vezető utakat vették fel. Az állami tervezett úthálózat hossza akkor 173.4 mérföld (1315 km) volt, és hozzá tartoztak a Nagyszeben–Arad, a Nagyszeben–Székelyudvarhely–Csíkszereda–Gyimesi szoros, a Nagyszeben–Vöröstoronyi szoros, a Nagyvárad–Kolozsvár–Beszterce(–Dorna Watra), a Torda–Gyulafehérvár, a Torda–Marosvásárhely–Beszterce, a Dés–Nagybánya, a Lugos–Déva és a Brassóból a Tömösi és az Ojtozi szorosba vezető utak.

Az erdélyi vasútépítkezések megindulása előtti időszakban, 1860-ban 230 mérföld (1745 km) közepes állapotban lévő út volt Erdélyben és különösen nagy gondot fordítottak az országhatáron át kelet felé vezető utak rendbehozatalára. Az erdélyi

utak kiépítését támogatta az osztrák kormányzat is a birodalom katonai és gazdasági érdekei miatt.

A közutak állapotának javulásával együtt növekedett a személy- és teherszállítást ellátó postakocsi útvonalak száma. A postai szállítások története azonban Erdélyben jóval hosszabb múltra tekinthet vissza. A postai szállítás elődjéről a „futókövetekről, levélviselőkről” említést tesz már Szent László király törvénye. A futárok szolgálatát felhasználó helységek között az Anjouk korában megtalálható Kolozsvár neve. A XVI. század közepén Matthias Taxis Magyarország főpostamestere már postajáratot szervezett, amely Pozsonyon, Kassán, Zilahon és Kolozsváron át hetenként közlekedett Nagyszebenig és Déváig.

Sok írásos emlék maradt fenn az erdélyi futár-intézményről a fejedelemség idejéből. 1643-ban I. Rákóczi György postai rendtartást adott ki, amely említette a Gyulafehérvár–Kolozsvár–Nagyvárad postavonalat is. A XVII. század végén I. Lipót császár miután Erdély az uralma alá került – Nagyszebenben postaigazgatóságot állított fel, ahonnan postavonal indult Kolozsvárig, Brassóig és Déváig. 1704-ben II. Rákóczi Ferenc fejedelem megszüntette az osztrák postát és a magyar posta déli fővonalának végállomásává Kolozsvárt tette. A Rákóczi szabadságharc leverése után ismét a bécsi cs. és kir. Postaigazgatóság irányítása alá került az erdélyi posta.

1722-től a hetes számú útvonal vezetett Bécsből Erdélybe, Pozsonyon, Kassán, Désen, Kolozsváron, Nagyszebenen át Brassóig. Erdély területén ekkor 32 postaállomás működött, levélpostát, rendkívüli postát és utasokat szállított. Kolozsvárott a posta ekkor a korabeli feljegyzések szerint Petz deák házában működött.

Mária Terézia uralkodása alatt a XVIII. század közepén vezették be a gyorskocsik közlekedését. Gyorskocsi járatot indítottak Pesttől Temesváron át Nagyszebenig.

II. József új igazgatási kerületekbe szervezte a postát, az erdélyi igazgatóság székhelye Nagyszeben lett, ahonnan postajáratok indultak Segesvárra, Fogarasra, Brassóba és Kolozsvárra.

1809-ben Buda és Kolozsvár között hetenként egyszer, majd kétszer, később naponta közlekedett postakocsijárat. 1821-ben új járatokat indítottak Temesvár–Arad és Nagyvárad között. Ezeket a járatokat a temesvári és nagyszebeni postakocsi expedíció irányította. A XIX. század első felében, 1835-től kezdve magánvállalatok is bekapcsolódtak a postai szállításokba. Ekkor alakította meg vállalkozását Kolozsvárott az Olaszországból áttelepült Gaetano Biasini, aki gyorskocsi járatot indított Kolozsvártól Szolnokon át Pestig, illetve Szebenen és Brassón át Bukarestig. Hasonló vállalkozó volt Kolozsvárott Lobmayer is.

A szabadságharc leverése után nyolc postaigazgatóságot szerveztek Magyarországon, ezek között volt a nagyvárad, a temesvári és a nagyszzebeni.

A vasútvonal magyarországi elterjedése fokozatosan megváltoztatta a postai közlekedést is. Gyorskocsikat csak ott közlekedtettek, ahol még nem épült meg a vasútvonal. Így 1847-től a pest-szolnoki vasútvonal megnyitása után az erdélyi utasok Pestről már vonaton utaztak Szolnokig és a postakocsik csak innen indultak Kolozsvárra.

Az erdélyi vasútvonalak kiépültével Erdélyben is fokozatosan visszaszorult a személyszállító postakocsik használata. 1884-ben Erdélyben már csak Dés–Beszterce–Tihuca, Segesvár–Csíkszereda között járt személyszállító postakocsi. 1893. év végével pedig ez is megszűnt.

A levélposta szállítást is fokozatosan átvette a vasút. 1853-ban a dél felé menő levélpostát Ceglédig vitte a vasút, innen indult lovasposta Aradra, Szebenbe, Brassóba. Később Nagykovácsról, majd Szegedről járt a lovasposta Aradra, Temesvárra és Orsovára. 1868-ban lépett üzembe a mozgóposta Bécs és Pest között, 1869-ben a Pest–Temesvár–Báziás és Pest–Arad–Gyulaféhevár, 1875-ben a Püspökladány–Kolozsvár vonalakon. A HÉV vonalak kiépültével pedig a mellékvonalakon is fokozatosan a vasút végezte a postaszállítást.

Az erdélyi posta központja az abszolutizmus korában kiadott rendelet alapján még hosszú ideig Nagyszzeben maradt és csak 1892-ben helyezték át a postaigazgatóságot Kolozsvárra.

A táviróforgalom Temesvár és Brassó között 1853-ban indult meg, majd rövidesen bekapcsolták a hálózatba Kolozsvárt, Gyulaféhevárt és Besztercét is. A század végén pedig már kiépült a telefonhálózat is.

A közutakon kívül Erdélyben a másik közlekedési, szállítási lehetőséget a vízi utak nyújtották, de a vízállás és az időjárás miatt ezeket csak időszakonként lehetett használni, akkor is inkább csak csekély merülésű hajókkal, tutajokkal.

A folyók egy része (Szamos, Körösök, Maros, Küküllő, Temes) a Tisza vízgyűjtő területébe tartozik, másik része (Olt, Zsil) a Kárpátokon áttörve ömlik a Dunába. A sokszor kedvezőtlen vízállási viszonyok ellenére is jelentős volt a szállított áruk mennyisége.

A Tiszán Máramarosból a múlt század közepén évente 100-120 ezer tonna sót vittek a tokaji, szolnoki sóházakig, ahonnan közúton fuvarozták az árut tovább. Ezenkívül nagy mennyiségű kő és faanyag érkezett az Alföldre a Tiszán. A Maroshoz közel eső sóbányákból a Maroson szállították a sót a szegedi raktárakig, innen részben közúton, részben hajón tovább lefelé a Tiszán, illetve a Dunán felfelé. Jelentős volt a fa és kőszállítás is a Maroson, sőt még a Szamoson és a Körösökön is.

A vízi szállításokhoz élénk hajóipar fejlődött ki a Tisza-mentén, de több hajóépítő műhely volt a Maros mellett Erdélyben is, például: Szászrégenben és a helyi tutajépítő társaság anyagilag részt vett a Marosvásárhely–Szászrégen helyi érdekű vasút építésében is. Kedvező volt a vízi közlekedés helyzete a Bánságban, ahol a Béga és a Temes szabályozása és a csatorna építése jó víziutat létesített a Tiszához, illetve ezen keresztül az Al-Dunához.

A hazai gőzhajózás megindítása után nemcsak a Tiszán, hanem mellékfolyóin is próbálkoztak a gőzhajók rendszeres közlekedtetésével. Gőzhajókkal azonban a Maroson csak Aradig, a Körösön Gyomaig, a Bégán Temesvárig lehetett járn. Kiseb hajókkal, evezősökkel a Maroson Marosújvárig, a Körösön Békésig, a Szamoson Szatmárig tudtak felmenni.

Az első vasútvonalak megnyitása Szolnokig (1847), Szegedig (1854), Tokajig (1859) változást eredményezett a szállításban. A Tiszán és a Maroson szállított áruk e városok raktáraiból nagyobb részt vasúton folytatták útjukat az ország többi területei felé. További változást hozott a vízi szállításokban az Első Erdélyi, a Magyar Keleti és a Magyar Északkeleti Vasút vonalainak 1868-1873 közötti üzembe helyezése, majd a többi erdélyi, illetve helyi érdekű vasútvonal megnyitása.

## **Javaslatok Erdély vasúthálózatának kiépítésére**

Erdélyben is ugyanúgy, mint Magyarország többi részén a közúti és vízi közlekedés fejletlensége miatt a kereskedelem, a bányászat, az ipar és a mezőgazdaság szállítási gondjait vasútvonalak építésével kívánták megoldani a XIX. század második felében.

Erdély vasúthálózatának kialakítása mindig szerves részét képezte a magyarországi vasútfejlesztési terveknek. Több esetben, így 1848-ban és 1867-ben is az anyaország és Erdély kapcsolatának szorosabbá tétele érdekében kiemelten foglalkozott ezzel a kérdéssel a magyar országgyűlés, és törvénybe foglalta az erdélyi összekötő vasút megépítését. Az első erdélyi vasútépítési tervek útvonala nagyobb részt megegyezett a közutakéval, mint-hogy a kereskedelem ezek mentén alakult ki. Az 1836. évi XXV. törvénycikk 13 útiránya közül kettő vezetett Erdélybe Nagyváradon át Kolozsvárig és Aradon át Nagyszzebenig, de a törvény még nem határozta meg, hogy ezeket közútként vagy vasútként építsék meg.

Az 1843. évi IV. törvénycikk már több vasútvonal építését írta elő a főváros és Erdély összekötése érdekében. Ezek voltak: Pest–Szolnok–Debrecen–Szatmárnémeti–Máramarossziget, ebből kiágazóan Szolnok–Arad–Gyulaféhevár–Nagyszzeben–Brassó,

illetve Pest–Cegléd–Szeged–Temesvár–Nagyszeben vonalak.

A magyar vasúthálózat kialakítására a legnagyobb hatást gróf Széchenyi István 1848-ban megjelent javaslata gyakorolta. Széchenyi 2260 km hosszú vasútépítési tervében Erdélybe a Szolnok–Debrecen–Szatmárnémeti–Zilah–Kolozsvár és az ebből kiágazó Debrecen–Nagyvárad szárnyvonal, továbbá a Szolnok–Arad–Gyulafehérvár–Székelyudvarhely–Ojtozi szoros és ennek Arad–Temesvár közötti szárnyvonala vezetett. Javaslata eltért a korábbi útirányoktól, Kolozsvárt nem Nagyvárad felől a Sebes–Körös völgyében közelítette meg, hanem észak felől, Szatmárnémetin és Zilahon keresztül, és a román fejedelemséggel pedig a nemzetközi vasúti forgalmat az Arad–Károlyfehérvár Udvarhely–Ojtozi szoros vonalon át javasolta felvenni.

A múlt század közepén készült több olyan osztrák birodalmi vasúthálózat-fejlesztési terv is, amely tartalmazott magyarországi, illetve erdélyi vasútépítést is. Az 1848-as szabadságharcot megelőző időszakban Metternich kancellár felkérésére az ismert német közgazdász, Friedrich List által összeállított birodalmi vasúthálózati javaslatban Erdélybe a Pest–Szolnok–Debrecen–Kolozsvár–Gyulafehérvár, illetve a Pest–Kecskemét–Csongrád–Arad–Temesvár vasútvonalak vezettek. A szabadságharc bukását követően 1851-ben az abszolutizmus korszakában Bruck osztrák kereskedelmi miniszter által jóváhagyott terv a Szolnok–Arad–Piski–Gyulafehérvár–Kolozsvár, ebből kiágazó Gyulafehérvár–Nagyszeben–Brassó, Szeged–Temesvár, illetve az Arad–Temesvár–Fehér templom vasútvonalakat tartalmazta. A másik ugyanebben az időben készített javaslatban Brassót kötötte össze vasút Aradon, Szegeden, Szabadkán, Pécsen, Nagykanizsán és Zágrábon át Ausztriával.

Nagyjából ugyanebben az időszakban tette közvé Karl Ghega, a neves osztrák vasútépítő mérnök, a bécsi Központi Vasútépítési Igazgatóság egyik vezetője a magyarországi vasúthálózat-fejlesztési javaslatát és ez az Erdélybe vezető Szeged–Temesvár–Báziás, Szolnok–Arad–Temesvár, Debrecen–Nagyvárad–Arad, Debrecen–Szatmárnémeti–Zilah–Kolozsvár–Gyulafehérvár–Brassó vasútvonalakat foglalta magában. Nemzetközi összeköttetést is tartalmazott ez a terv a román fejedelemséggel, a Gyulafehérvár–Brassó vonalból kiindulva a Vöröstoronyi szoroson át.

Az abszolutizmus korában a hazai érdekek ügyében fellépő Országos Magyar Gazdasági Egylet és az egylet egyik vezéregyénisége Honán Ernő terveiben (1856-1862 években készültek) a Nagyvárad–Kolozsvár–Székelykocsárd–Tövis–Brassó és a Székelykocsárd–Gyergyószentmiklós vasútvonalak építését tartotta szükségesnek. Ugyanebben az

időben az erdélyi városokban vasutak építését szorgalmazó egyesületek, társaságok alakultak és készítettek vasútépítési terveket.

Az erdélyi vasúthálózat fővonalainak kialakítása az 1867-es kiegyezés után a második felelős magyar kormány közmunka és közlekedésügyi miniszterének, Erdély nagy szülöttjének, gróf Mikó Imrének a tervei alapján valósult meg (3. ábra). Magyarországon az 1867-es kiegyezésig a vasútvonalak megépültek kelet felé Debrecenig, Nagyváradig, Aradig, Temesvárig, Báziásig, de ezektől a városoktól keletre nem vezetett vasút.

Mikó Imre 4820 km hosszú, 25 vasútvonalat tartalmazó tervében a második helyen a Nagyvárad–Kolozsvár–Segesvár–Brassó–Bodza szoros (540 km) és az ebből kiágazó Kocsárd–Károlyfehérvár (későbbi: nevén Gyulafehérvár) (13 km), az ötödik helyen a Debrecen–Nagykároly–Szatmárnémeti–Tekeháza (Királyháza) (140 km), a 19. szám alatt az Arad–Temesvár (55 km) állt, míg a 20. a Temesvár–Orsova (174 km), a 21. az Arad–Károlyfehérvár–(Alvinc) (203km) és az ebből kiágazó Piski–Petrozsény (78km) a 22. a Kapuszeben ág (40 km), a 23. a Brassó–Csíkszereda–Gyergyószentmiklós (119 km), a 24. a Székelykocsárd–Maros–vásárhely ágvonala (51 km) és a 25. a Kolozsvár–Dés–Beszterce vonala (102 km) volt.

Mikó Imre Erdélyben tervezett valamennyi vasútvonala megépült, azzal a csekély különbséggel, hogy Románia felé a nemzetközi vonalat nem a Bodza, hanem a mellette lévő Tömösi szoroson keresztül vezették.



3. ábra

Gróf Mikó Imre, a második felelős magyar kormány közmunka és közlekedésügyi minisztere

Mikó Imrét követő Tisza Lajos miniszter folytatva elődje munkáját 1873-ban új vonalakkal egészítette ki Mikó programját, amelynek Erdélyre vonatkozó fejezetében három nemzetközi vonalat tervezett a román fejedelemségbe: Ditrótól a Gyimesi, Brassótól a Tömösi, Petrozsénytől a Vulkán szoroson át, továbbá összekötő vonalak létesítését Karánsebes–Hátszeg, Nagyvárad–Érmihályfalva, Becskerek–Vojtek, Marosvásárhely–Gyergyószentmiklós, Szatmár–Dés–Szászrégen között. A tervezetet az országgyűlés nem tárgyalta, később a tervbe felvett vonalak közül azonban néhány megépült.

Ezt követően átfogó magyarországi vasúthálózat-fejlesztési terv már nem készült. A fővonalakat a vasúttársaságok és a MÁV, a mellékvonalakat a HÉV társaságok építették, részben az országgyűlés, részben az illetékes miniszter engedélye alapján.

### **Az erdélyi vasútépítési tervek kezdeti időszakának eseményei**

Széchenyi István vasútépítési programjának megvalósítását, mint az első felelős magyar kormány közmunka és közlekedésügyi minisztere 1848 tavaszán tudta elkezdni.

Az 1848. évi XXX. törvénycikk, amely „a felelős miniszterségnek a közlekedési tárgyak körüli teendőiről” szól, felhatalmazta a kormányt 10 millió Ft hitel felvételére, ebből 8 milliót a vaspályák létesítésének céljaira. A kormány a hitelből a Magyar Középponti Vasútnak szándékozott kölcsönt nyújtani, és további vasútvonalak építését támogatni. A támogatott vasutak között volt az erdélyi Nagyvárad–Kolozsvár vonal is.

A törvény megjelenését követően rövid idő múlva kitört a szabadságharc és ez megakasztotta a tervezett vasutak építésének megkezdését.

Az abszolútizmus idején – minthogy az osztrák kormány az államvasúti rendszer híve volt – államosították a meglévő társasági vasutakat és államvasúti építkezésként folytatták a Cegléden, Szegeden és Temesváron át a Bánságba vezető vasútvonal építését, ahol a kincstárnak hatalmas uradalmi, bányái és gyárai voltak. Az állami költségvetésből épített vasút azonban csak Szegedig jutott el. 1855-ben az épülőfélben lévő vasutakat a kormányzat az államháztartásban mutatkozó nehézségek miatt magántársaságoknak adta el. A Szegedtől–Báziásig terjedő vasútvonal építési engedélyét az Osztrák Államvasúttársaság – a megtévesztő név ellenére francia tőke-érdekeltségű magánvállalkozás – a Szolnoktól Aradig és Nagyváradig vezető vasútvonalat pedig a Tiszavidéki Vasút kapta meg. Ez a két társaság 1856. és 1858. között befejezte és üzembe helyezte ezeket a vonalakat.

1858-ban tehát eljutott a vasút Erdély kapujába Nagyváradra, Aradra és a Bánságba az Al-Dunáig.

Ekkor lángolt fel az első nagy vita az erdélyi vasútvonalak további vonalvezetéséről, hogy merre vezessen a vasút Kolozsvár vagy Nagyszeben felé? Ennek a vitának az alapja nemcsak a két nagyváros, a zömében magyar lakosságú Kolozsvár és a szászajkú Nagyszeben versengése volt, hanem közrejátszottak a különleges erdélyi terepviszonyok, a hegységek, a folyóvölgyek elhelyezkedése, a vasút továbbvitelének lehetősége és az érintett területek gazdasági érdekei is.

Az erdélyi vasútvonalak tervezésénél és építésénél, de később a fenntartásuknál is sok nehézség adódott. A legnagyobb gondot a hegyes terep és a talaj minősége okozta. Ez megnyilvánult már Erdély határainál is és ezen belül Erdély egész területén. Erdélyt az anyaországtól magas hegységek választották el, így a vasútvonalakat kisebb munkával csak a Tisza, a Szamos, a Körösök, a Maros és a Temes folyók völgyében lehetett Erdély területére vezetni. Ugyanígy a folyóvölgyek voltak alkalmasak a vasútvonalak továbbvezetésére is (Maros, Szamos, Küküllő, Olt, Zsil, Visó stb.).

A vasútvonalaknak a folyóvölgyekben való vezetése azonban sok hátránnyal is járt. A nagyobb településeket csak hosszabb útirányon át lehetett összekötni, a folyók áthidalása miatt sok műtárgyat, a folyók közelsége miatt jelentős mennyiségű mersedszabályozást, partvédművet kellett építeni. Emellett sokszor megrongálták a vasúti pályát az árvizek. A vasútvonalak átvezetése a folyók vízválasztóin nagy földmunkával, mély bevágások, esetenként alagutak, másutt magas töltések létesítésével járt együtt. A hegyes terepen épített vasútvonalak pályájának kialakításánál sok volt a sziklamunka. A sík vagy dombos vidéken, elsősorban a Mezőség területén végzett építkezéseknél a talajviszonyok miatt gyakran fordultak elő talaj- és töltéscsúszások már az építkezés idején, de később is. Sok kár származott abból is, hogy az építkezéseknél a töltéseket helyben található földanyagból, talajvizsgálat nélkül készítették, minthogy a vasútépítések kezdeti évtizedeiben még nem voltak ismertek azok a talajmechanikai alapfogalmak, amelyek figyelembevételére ma már nélkülözhetetlen a földmunkákhoz. Emiatt később, a már üzemben lévő vasútvonalakon sok helyreállítási, alapos víztelenítési munkát kellett végezni, szivárgókat, szárító aknákat létesíteni, támfalakat építeni, bevágásokat utólag beboltozni. Nem egy helyen a nyomvonalat is át kellett helyezni, esetenként több kilométer hosszban is.

Késedelmet okozott az Erdély területén vezető első vasútvonal építésének megkezdésénél a már említett vonalvezetési vita is. Ennek hevesége szinte megközelítette a korábbi, a magyar és az osztrák fővárost összekötő Duna bal és jobb parti vasút építésének vitáját.

A szembenálló felek közül az egyik a Nagyvárad–Kolozsvár–Segesvár–Brassó–Bodza szoros, a másik az Arad–Gyulafehérvár–Nagyszeben–Vöröstorony szoros vonalat helyezte előtérbe. Emiatt az erdélyi Királyi Főkormányzók még feljelentést is tett a minisztériumnál.

A kolozsvári megoldás mellett foglalt állást az erdélyi és szinte az egész magyar közvélemény, az érintett népesebb erdélyi városok (Kolozsvár, Medgyes, Enyed, Erzsébetváros, Torda, Segesvár, Brassó), a földbirtokosok, a pesti, a kolozsvári és a brassói kereskedelmi és iparkamara. Emellett szólt a vidék fejlett mezőgazdasága, természeti kincsei (só, szén), gyógyvizei. Támogatták ezt a megoldást az Országos Magyar Gazdasági Egylet nagynevű tagjai is, elsősorban Honán Ernő, Lónyai Menyhért és Csengery Antal.

Az Arad–Gyulafehérvár–Nagyszeben vonalat elsősorban a bécsi osztrák kormányzat pártfogolta, amely Gyulafehérvárt (akkor még neve Károlyfehérvár volt) akarta Erdély vasúti központjává tenni. Ennek érdekében keresett Bécsben támogatást a befolyásos nagyszebeni szász polgárság is.

Szakmai szempontból kétségtelen, hogy a Maros völgyében tervezett vasút nyomvonal vezetése kedvezőbb volt. Kevesebb földmunkával járt, jobb ív és lejtési viszonyokat lehetett ennél kialakítani, így üzemi szempontból is ez mutatkozott előnyösebbnek.

Az is a valósághoz tartozott azonban, hogy a gyulafehérvár–nagyszebeni vonal támogatói eltúlozták a kolozsvári vonal terepnehézségeit és a várható építési költségeket túl magasnak, a királyhágói szakaszon a vasút átvezetését szinte megoldhatatlannak tüntették fel.

A királyhágói szakaszon várható építési nehézségeket vette figyelembe korábban gróf Széchenyi István is. 1848-ban közreadott javaslatában Kolozsvárt a vasút észak felől, Szatmár irányából, a Szamos völgyében közelítette meg. Ezt annak érdekében tette, nehogy az építési nehézségek miatt Kolozsvár elessen a vasúttól és ezáltal Erdély fővárosát kirekesszék a hazai vasúti forgalomból. Széchenyi aggályait azonban még javaslatának közzététele évében eloszlatták a vasutak építésével foglalkozó erdélyi szakemberek. Az osztrák kormányzat, különösen a szabadságharc bukását követő abszolút kormányzás idején minden gazdasági és politikai eszközt igénybe vett, hogy a Gyulafehérvár–Nagyszeben vonal épüljön meg. Ez ugyanis része volt a Trieszt–Nagykanizsa–Szabadka–Arad–Gyulafehérvár között tervezett vonalnak, amit báró Bruck miniszter birodalmi vasúthálózati terve is tartalmazott. Az osztrák kormány pénzügyi támogatása abban is megnyilvánult, hogy a gyulafehérvári vasútvonal építését államköltségen, kincstári alapból kezdte el, olyan megfontolással, hogy később átadja majd az építkezést erre vállalkozó vasúttársaságnak. Kamatbiztosítást is ígért erre a vonalra, jöllehet a

vállalkozás mögött elegendő tőke nem állt, mert a szóba jött vállalkozók, a Rothschild ház, a Tiszavidéki Vasút, báró Thiery és a Pickering testvérek sorra visszaléptek a munkától. A bécsi kormányzat súlyos részrehajlást követett el a szeben–vöröstoronyi vonal támogatásával azért is, mert erőltette építését, anélkül, hogy a nemzetközi forgalom felvételéről a román fejedelemséggel tárgyalt volna. Nem vették figyelembe a döntésre jogosult osztrák hivatalok a kolozsvári vonal mellett szóló magyar érveket. Figyelmen kívül hagyták azokat a tanulmányokat, amelyek a királyhágói és egyéb szakaszok tényleges terepviszonyait tárták fel.

A kolozsvári Magyar Gazdasági Egylet, valamint a Kereskedelmi és Iparkamara kérésére Bates angol mérnök Nemes mérnök kíséretében beutazta egész Erdélyt és a román fejedelemség területét. Megvizsgálták az erdélyi vasút vonalának vezetését, valamint a Kárpátokon való átkelés lehetséges helyeit. Ennek alapján a Nagyvárad–Kolozsvár–Torda–Medgyes–Segesvár–Héjjasfalva–Brassó vonalvezetést javasolták a bodzai szoroson való határátmenettel.

Később 1862-ben Hercz Gyula főmérnök készített tanulmányt, amelyben bebizonyította, hogy a királyhágói szakaszon a vasútépítés nem jelent megoldhatatlan nehézséget és nem jár lényegesen nagyobb költséggel, mint a gyulafehérvári vasút építése. Részletesen igazolta állítását a kolozsvári vonalra elkészített előmunkálati tanulmányában, amely tartalmazta a folyók (Körös, Nádas, Szamos, Küküllő, Maros és az Olt) völgyében építhető pálya kedvező nyomvonalát, a vízválasztókon való áthaladás módját, a földmunkák mennyiségét, a szükséges alagutak hosszát, az alkalmazható legnagyobb emelkedőket és lejtőket (12–17%) és a várható költségeket.

A korszak legnevesebb vasútépítő mérnöke, az osztrák Karl Ghega is a nagyvárad-kolozsvári vonalvezetés mellett foglalt állást. Hiába tevékenykedtek azonban az 1856-ban megalakult kolozsvári és a marosvásárhelyi vasúti választmányi bizottságok is, amelyek a lakosság támogatásával a kolozsvári vasút létesítése érdekében nagy értékű felajánlásokat tettek. A kolozsvári választmány 23 ezer napi fuvart, 220 ezer kézi napszámot, 24 ezer Ft készpénzt, 2 millió db téglát, több mint 12 ezer m<sup>3</sup> követ, nagy mennyiségű szenet, fát és a szükséges földterület nagy részének ingyenes átadását ajánlotta fel. A kolozsvári vasútvonal megvalósítása mellett szólt az a tény is, hogy 1863-ban Legrand és Hirsch bankárok a Nagyvárad–Kolozsvár vasútvonal építéséhez kínálták fel a szükséges tőkét. Mindezek ellenére az osztrák kormány magatartása részrehajló volt az építési engedély kiadásánál is. A kolozsvári vonalra benyújtott részletes és alapos anyagot nem tartotta elégségesnek, míg más vonalakat előmunkálati tanulmány nélkül engedélyezett.

A vasútépítés ügyét az osztrák kormány politikai zsarolásra is felhasználta. Az önkényuralom időszakában a kolozsvári vasútról való tárgyalásának alapfeltételül azt szabta meg, hogy az erdélyi és a magyar követek a bécsi Reichsrat (Birodalmi Tanács) ülésén vegyenek részt. Erre az adott lehetőséget, hogy 1850. és 1860. között a kormányzati módszerek eredménytelensége miatt a bécsi udvar belátta, hogy változtatni kell politikai módszerén és enyhíteni kell az önkényuralom szigorát. Ez fejeződött ki az 1860-ban „a birodalom államjogi rendezésére” kiadott császári rendeletben az „októberi diplomában” és az ezt követő „februári patensben”. A két rendelet korlátozott fokú alkotmányos uralmat akart megvalósítani, de ugyanakkor az egységes osztrák birodalomba szándékozta beolvasztani Magyarországot, Erdélyt és Horvátországot is. Ennek megteremtésére kívánta létrehozni az egész Habsburg birodalom ügyeit irányító két kamarás tanácsot, amelynek 343 tagú képviselői házába Magyarország 85, Erdély 26, Horvátország 9 tagot választhatott volna.

A tanács teljes körű működése nem valósult meg a magyarok ellenállása következtében. A magyar követek soha nem jelentek meg a birodalmi tanácsban, de nem küldték el képviselőiket az erdélyi magyarok és a horvátok sem. Nagyszebenben ugyan az erdélyi szászok többségi részvételével megtartott gyűlésen megválasztották a szászok képviselőit. A Gyulafehérváron összegyűlt magyarok azonban törvénytelennek minősítették a nagyszebeni gyűlést és határozatban jelentették ki a birodalmi gyűléstől való távolmaradásukat.

Eltérő volt a véleménye az erdélyi vasútépítésről a magyarországi és az erdélyi kancellárnak is. Magyarország kancellárja, gróf Forgách a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vonalat támogatta. Gróf Nádasdy erdélyi kancellár az arad–gyulafehérvári vonalat helyezte előtérbe, illetve a két vonal közötti döntési lehetőség ígéretével igyekezett az erdélyi főurakat rávenni a birodalmi tanácsban való részvételre.

Nádasdy kancellárhoz magatartása miatt tiltakozó levelet intéztek Erdély legkiválóbb férfiai, közöttük gróf Mikó Imre, a gróf Bánffy család tagjai közül Miklós, Dénes és Albert, gróf Telek Sándor, gróf Bethlen Domonkos és Ferenc. „Jogokat pénzért el nem adunk, többet szenvedtünk már mintsem, hogy meg ne élhetnénk vasút nélkül”, írták levelükben.

Nádasdy elsősorban a Nagyvárad–Kolozsvár vasútvonal kamatbiztosítási nehézségeivel érvelt, amit nem emlegetett az arad–gyulafehérvár–nagyszebeni vonal esetében.

A kedvezőtlen kilátások ellenére a magyarok minden alkalommal kiálltak a kolozsvári vonal

építése mellett. Az erdélyi magyarság szempontjából fontosabbnak tartott Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vasútvonal építése érdekében két egyesületet is alakítottak, az egyiket Erdélyben „Nagyvárad–Brassó Vasúttársaság” néven Tholdalaghy Ferenc elnökletével, ugyanakkor egy másikat a fővárosban, a pesti központi gazdasági bizottságból gróf Károlyi György vezetésével. A két társulat rövidesen egyesült és előmunkálati tervet dolgoztatott ki.

1862-ben Bécsben is alakult egy szűkebb körű vasúti bizottság gróf Zichy Ferenc irányításával Erdély vasúti ügyeinek megoldására.

A császár 1863 januárjában a nála megjelenő gróf Károlyi György vezette magyarországi és erdélyi küldöttség előtt a kolozsvári vonal építésére is ígéretet tett és kilátásba helyezte a kamat biztosítását. A Birodalmi Tanács azonban a Nagyszebenből megjelent szász képviselők részvételének jutalmazásaként az Arad–Gyulafehérvár vonal építését engedélyezte.

1863-65-ben dőlt el a vita a gyulafehérvári vonal javára. 1863-ban az osztrák Kereskedelmi Minisztérium a Reichsrat elé terjesztett törvényjavaslatban Károlyfehérvárt (Gyulafehérvárt) jelölte ki Erdély vasúti központjává, ennek elfogadását szabta meg a vasútvonal részére adandó kamatbiztosítás feltételének. Ugyanakkor rábírta a kolozsvári vonal építésére korábban ajánlatot tevő Pickering céget, hogy a pénzbiztosítékot a gyulafehérvár–vöröstoronyi vonal építéséhez helyezze letétbe.

1864 és 1865-ben a Birodalmi Tanács mindkét házában elfogadták az Arad–Alvincz–Gyulafehérvár vonal építését és csak tervezetként kezelték ennek Gyulafehérvár–Kolozsvár szárnyvonalát. Függetlenül hagyták a Brassóig vezető szakaszt, valamint a bodzai, illetve vöröstoronyi szoroson való átkelés ügyét.

A két vonal, a Nagyvárad–Kolozsvár–Tövis–Segesvár–Brassó és az Arad–Gyulafehérvár–Nagyszeben–Vöröstoronyi szoros vitája idején szóba jött megoldásként a Maros-vonal építése, amely Gyulafehérváron, Marosvásárhelyen keresztül vezetett volna Moldvába. Ebből terveztek kiágaztatni szárnyvonalakat Kolozsvár, Gyergyószentmiklós és Brassó felé.

A vitához érdemes számszerűen is összehasonlítani a főváros és Kolozsvár közötti távolságot minden változat esetére. A Pest–Nagyvárad–Kolozsvár vasútvonal hossza kerekén 400 km, a Pest–Arad–Gyulafehérvár–Kolozsváré 589 km és a Széchenyi féle javaslatban lévő Pest–Debrecen–Szatmár–Zilah–Kolozsvár vonalé 515 km.

*(folytatjuk)*