

## Vasúttársaságok építkezései a Bánságban

**Dr. Horváth Ferenc<sup>1</sup>, Dr. Kubinszky Mihály<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>ny. MÁV mérnök, főtanácsos, <sup>2</sup>ny. egyetemi tanár

### Abstract

*Ferenc Horváth and Mihály Kubinszky's book presents the evolution of the Transilvanian railway network and the related developments. We publish fragments of this book on the pages of the Technical Review. This paper presents the railway companies' constructions in the Banat region.*

### 6. A Magyar Királyi Államvasutak építkezései Erdély területen

A MÁV Erdély területen kevés vasútvonalat épített. Az építkezések első évtizedeiben az erdélyi vasúthálózat nagyobb részét vasúttársaságok hozták létre és a MÁV csak ezen társaságok államosítása után kezdett építkezni olyan területeken, ahova a társaságok nem jutottak el.

Ilyen építkezése volt a MÁV-nak a Magyar Keleti Vasút államosítása után, a Nagyvárad – Brassó vonal folytatását képező és a Romániába átvezető, 1879-ben üzembe helyezett Brassó – Tömösi szoros országhatár (Predeal) vonal építése (25 km). Szintén a volt Keleti Vasút vonalához csatlakozott az 1883-ban megnyitott, és az eredetileg engedélyezett nyomvonal módosítása miatt szükségessé vált Gyéres – Torda vonal (9 km). 1884-ben vette át a MÁV és helyezte közforgalomba az előző évben államosított Első Erdélyi Vasút Arad – Gyulafehérvár vonalából Piskinéél kiágazó és Vajdahunyadig vezető, mindössze 15 km-es vasutat. Ezután kezdte építeni és 1888-ban helyezte üzembe a Bánságban az akkor még önálló Osztrák – Magyar Államvasúttársaság vasúthálózatához kapcsolódó szinten rövid Perjámos – Varjas vonalat (8 km). Majd ezt követően fogott hozzá a MÁV az egyetlen nagyobb hosszúságú vasúti építkezéséhez, a székely vasút létrehozásához. Ennek a vonalnak egyes szakaszait időben egymástól eléggé távol eső években helyezte üzembe: 1897-ben a Sepsiszentgyörgy – Madéfalva és Madéfalva – Csikgyimes, 1905-ben, 1907-ben és 1909-ben Madéfalva – Szászrégen vonal egyes szakaszait. Közben még egyetlen rövid vasútvonal létrehozása fűződött a MÁV nevéhez, az 1905-ben megnyitott és szintén a volt Keleti Vasúthoz csatlakozó Székelykocsárd – Marosújvár vonala (4,0 km) (86. ábra).

#### 6.1. A MÁV kisebb vasút építkezései

##### Brassó – Torda országhatár közötti vasútvonal

A Magyar Keleti Vasúttársaság Erdélyt átszelő vasútvonala Nagyvárad és Brassó között épült meg. A társaság csődje, majd államosítása miatt az építkezés nem folytatódott az országhatár felé. Brassó és Tömösi országhatár közötti vasútvonalat később a MÁV építette meg, a Román Fejedelemséggel 1874-ben kötött szerződés alapján. Az egyezményben a magyar állam vállalta, hogy négy év alatt megépíti és 1878 novemberig üzembe helyezi az országhatárig vezető 25 km-es vasutat. Az építési nehézségek miatt ez azonban csak hét hónapos késéssel, 1879. június 10-én történt meg.

A munkát pályázat útján 3,3 millió Ft-os árajánlatával a Gregersen és Bandeson cég nyerte el. Az építkezést Stromszky Sándor mérnök vezette, a MÁV részéről az építésvezető ifj. Perczel Mór volt. A vállalat a kivitelezést 1876 őszen kezdte el, a földmunkát 2300 fős létszámmal végeztette, a szállításhoz munkapályát épített, mozdonyokat és lovas kocsikat is használt, de a munka nagy tömege és a menet közben adódott nehézségek miatt a befejezés mégis késett.

A vasútvonal pályája Brassóból, 565 m tengerszint feletti magasságból indult. Első szakasza Hétfaluig széles völgyben, attól kezdve a Tömösi szoros egyre szűkülő völgyében haladt.



A vasútvonal felépítményét az építéskor 6,5 m hosszú, 35,5 kg-os „a” jelű vassínekből, vágánymezőnként 8 db talpfával alátámasztva, 90 cm aljtávolsággal, szilárd illesztéssel alakították ki. 1895-től 6,5–8,0 m-es, 33,25 kg-os, majd 34,5 kg-os „c” jelű sínekkel végezték a síncseréket, 1910. után pedig 12 m-es 42,8 kg-os „I” sínekkel. A vasútvonalnak két állomása Derestyé – Hétfalu és Tömös, valamint egy megállója Alsótömös, határállomása Predeal volt (88. ábra). A vasút építése kilométerenként 132 ezer Ft-ba került.



88. ábra

*A Brassó–Tömös vonal országhatárhoz közel eső, a Bucsecs és Brassói havasok között vezető szakasza. Háttérben a Keresztény havas 1804 m magas csúcsa*

### **Gyéres – Torda szárnyvonal**

Gyéres – Torda közötti 9,0 km hosszú szárnyvonalat a Keleti Vasút államosítása után a MÁV építette az 1870. XLVII. tc. alapján. A vasutat 1883. július 19-én helyezték üzembe. A vasútvonal építése a fővonal eredeti tervének módosítása miatt vált szükségessé. Eredetileg ugyanis a fővonalat Tordán keresztül tervezték vezetni és csak később változtatták meg a vonal irányát Gyéres felé. Ugyanakkor döntöttek a Gyéres – Torda szárnyvonal építéséről is. Ezt azonban a Keleti Vasút az államosítás miatt már nem készítette el. A vasút kedvező terepen, az Aranyos folyó völgyében haladt. Az alépítmény kialakításához kevés földmunkát végeztek, a pálya nagyobb részt alacsony töltésen vezetett, mindössze Torda állomás területének feltöltése jelentett nagyobb földmunkát. Hosszabb műtárgya is csak egy volt, Torda állomás előtt az Aranyos folyón 80 m-es faszervezetű híd, amelyet később átépítettek acélszerkezetűvé. A pályatest itt az Aranyos folyó árterében vezetett, emiatt részsűjét kőburkolattal kellett védeni.

A vasútvonalat mellékvonalként építették, legkisebb ívsugara 600 m, legnagyobb emelkedője 5 ‰ volt. Felépítményét 35,5 kg-os „a” jelű vassínekből fektették. A századforduló után a felépítményt 33,25-es 34,5 kg-os „c” rendszerű sínekkel cseréltek ki. 1912-ben Torda állomáshoz csatlakozott a Topánfalván át Abrudbányáig épített 94 km hosszú keskeny – nyomtávolságú vasútvonal, amely szállítmányaival növelte a szárnyvonal forgalmát.

### **Varjas – Perjámos vasútvonal**

A MÁV 1888-ban a Bánátban, Perjámos és Varjas között épített egy rövid 8 km-es mellékvonalat, amit október 24-én helyezett üzembe. A vasútvonal Perjámoson az Osztrák Államvasúttársaság Valkány – Perjámos vonalához csatlakozott. Az OAVT eredetileg folytatni kívánta a vasútépítést Varjasig, ehhez a tervet is elkészítette, de végül az akkori közlekedéspolitikának megfelelően egyre erősödő MÁV építette meg ezt a vonalszakaszt. A vasútvonalat Varjas állomástól később – 1908-ban – a Temes és Somogy vármegyei HÉV hosszabbította meg és kapcsolta be Szentandrásra az Arad – Temesvár vasútvonalba.

A vasútépítés a MÁV egyik próbálkozása volt a mellékvonali pálya kialakításához, műtárgyai fából épültek, a vágányt II. rangú felépítménnyel, 21,75 kg-os, „m” jelű sínekkel fektették, amit később az 1910-es évek elején 33,0 kg-os „r” jelű sínekre cseréltek ki.

### Székelykocsárd – Marosújvár vonal

A MÁV üzembe helyezett még egy rövid, mindössze 3,4 km-es csonkán végződő vonalat, amely a volt Keleti Vasút Kolozsvár – Tövis szakaszának Székelykocsárd állomásától Marosújvárig vezetett. A vasút építési költségeit a pénzügyi tárca vállalta, mert a vonal a marosújvári kincstári sóbányák vágányaihoz csatlakozott. Az építési munkát 1904 júniusában kezdték el és 1905. március 17-én adták át a forgalomnak az elkészült vonalat.

A vasútvonal síkvidéki, legnagyobb emelkedője 4 ‰, legkisebb ívsugara 260 m. A rövid pálya kialakításához jelentékeny földmunkát végeztek és öt nagyobb műtárgyat építettek. Közöttük a leghosszabb (90 m) a Maros felett ívelt át.

A felépítményt nagyobb részben 8 és 9 m hosszú, 23,6 kg-os „i” jelű sínekből fektették, egy részük 33,25 kg-os „c” rendszerű sín volt.

A vasútvonalon közbenső állomást vagy megállóhelyet nem létesítettek. Személy- és tehervonatok közlekedtek, a forgalom nagy részét a sószállítmányok tették ki.

## 6.2. A székely vasút építése

A székely vasút építését nemcsak az érintett terület, de az egész ország közvéleménye is sürgette.

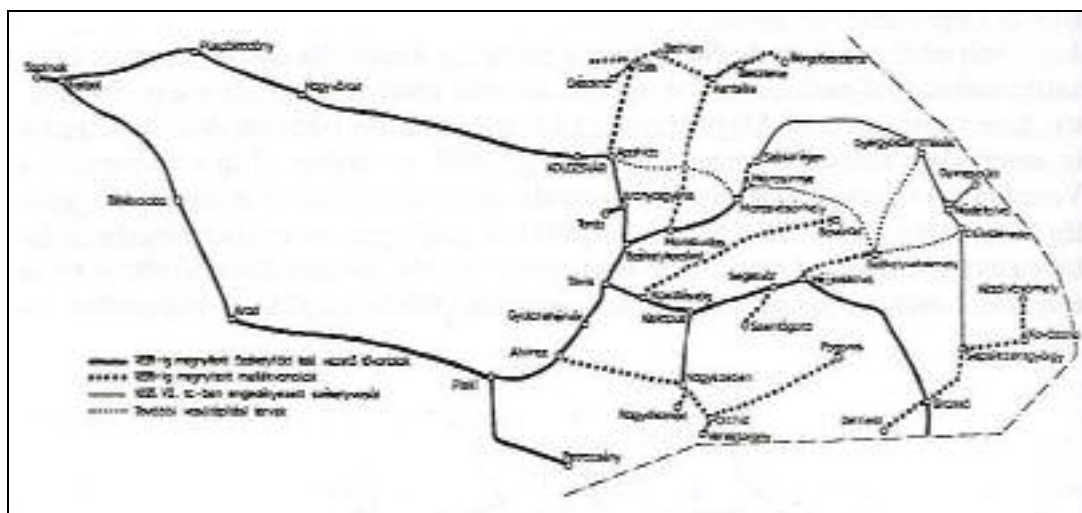
A múlt század kilencvenes éveinek elején, a székely vasút építésének megkezdése előtt Magyarország vasutakkal leggyéribben ellátott területe a Székelyföld volt. 1890-ben Magyarországon 100 km<sup>2</sup> területre átlag 3,5 km vasút jutott. A vasútvonalakkal sűrűbben behálózott dunántúli megyékben ez a mutatószám elérte a 4-6 km-t, ugyanakkor a négy székely megyében – Maros – Torda, Csík, Udvarhely és Háromszék 16 ezer km<sup>2</sup> nagyságú területen, ahol egy tömbben több, mint 1 1/2 millió magyar élt – ez a szám alig haladta meg az 1,0 km-t. A négy vármegyében mindössze 164 km vasút volt üzemben. A Kolozsvár – Brassó vonalból 20 km, a Székelykocsárd – Marosvásárhely szárnyvonalból 16 km esett a székelyek lakta vidékre, míg a Marosvásárhely – Szászrégeni HÉV (32 km), és a Héjjasfalva – Székelyudvarhelyi HÉV (35 km) vonala szinte teljes egészében. A Brassó – Háromszéki HÉV kézdivásárhelyi vonalának egy részét (55 km) és ennek Kovászna – Térrét közötti keskeny-nyomtávolságú vonalát (6 km) csak 1891-92-ben helyezték forgalomba (89. ábra).



89. ábra  
1890-ig Erdély és ehhez közel eső területén épített vasúthálózat



Jogos volt tehát a székelység óhaja, hogy a gazdasági fellendülés érdekében területükön vasútvonalak épüljenek. A vasutak építését azonban nemcsak a székely megyék sürgették, hanem erre kötelezte Magyarország a Romániával 1891-ben megkötött szerződés is, amelyben a magyar kormány vállalta, hogy 1897. november 17-ig a Gyimesi és a Verestoronyi szorosokon átvezető vasútvonalakat helyez üzembe. A magyar országgyűlés a szerződést az 1891. évi XL. törvénycikkben jóváhagyta, és ennek teljesítése érdekében terjesztette elő a kereskedelemügyi miniszter 1894. október 27-én a székely vasút építésére vonatkozó javaslatát. Ezt a képviselőház 1895-ben a VII. törvénycikkben fogadta el. A törvény 330 km hosszú vasút építésére 24,7 millió Ft-ot irányzott elő. Szászrégen és Sepsiszentgyörgy (223 km), Madéfalva és Gyimesbükk (44 km), valamint Székelyudvarhely és Marosirnye (Marosvásárhely mellett, attól 12 km-re fekvő állomás) közötti vasutat (63 km) kellett megépíteni (90. ábra).



90. ábra

*A székely vasút tervezett vonalai*

A törvény azonban tartalmazta azt a kitéfelt is, hogy a teljes megvalósítás időpontja az ország gazdasági erejétől függ. Így először csak a romániai nemzetközi forgalmat szolgáló, a már üzemben levő Kolozsvár – Brassó – Sepsiszentgyörgy vonalon keresztül elérhető Sepsiszentgyörgy – Csíkszereda – Madéfalva – Gyimesbükk vonalrész épült meg 1897-ig. A Madéfalva – Gyergyószentmiklós – Szászrégen szakasz (91. ábra) létesítése az 1900-as évek elejére tolódtott át, a törvényben foglalt Székelyudvarhely – Marosirnye vonal építése pedig az első világháború kitörése, majd az azt követő események miatt teljesen elmaradt. A székely vasút egyes szakaszainak üzembe helyezési időpontjai:

- 1897. április 5-én Sepsiszentgyörgy – Madéfalva (87 km),
- 1897. október 18-án Madéfalva – Gyimesbükk határszél (42 km),
- 1905. november 15-én Szászrégen – Déda (26 km),
- 1907. november 15-én Madéfalva – Gyergyószentmiklós (47 km),
- 1909. október 28-án Déda – Gyergyószentmiklós (73 km).

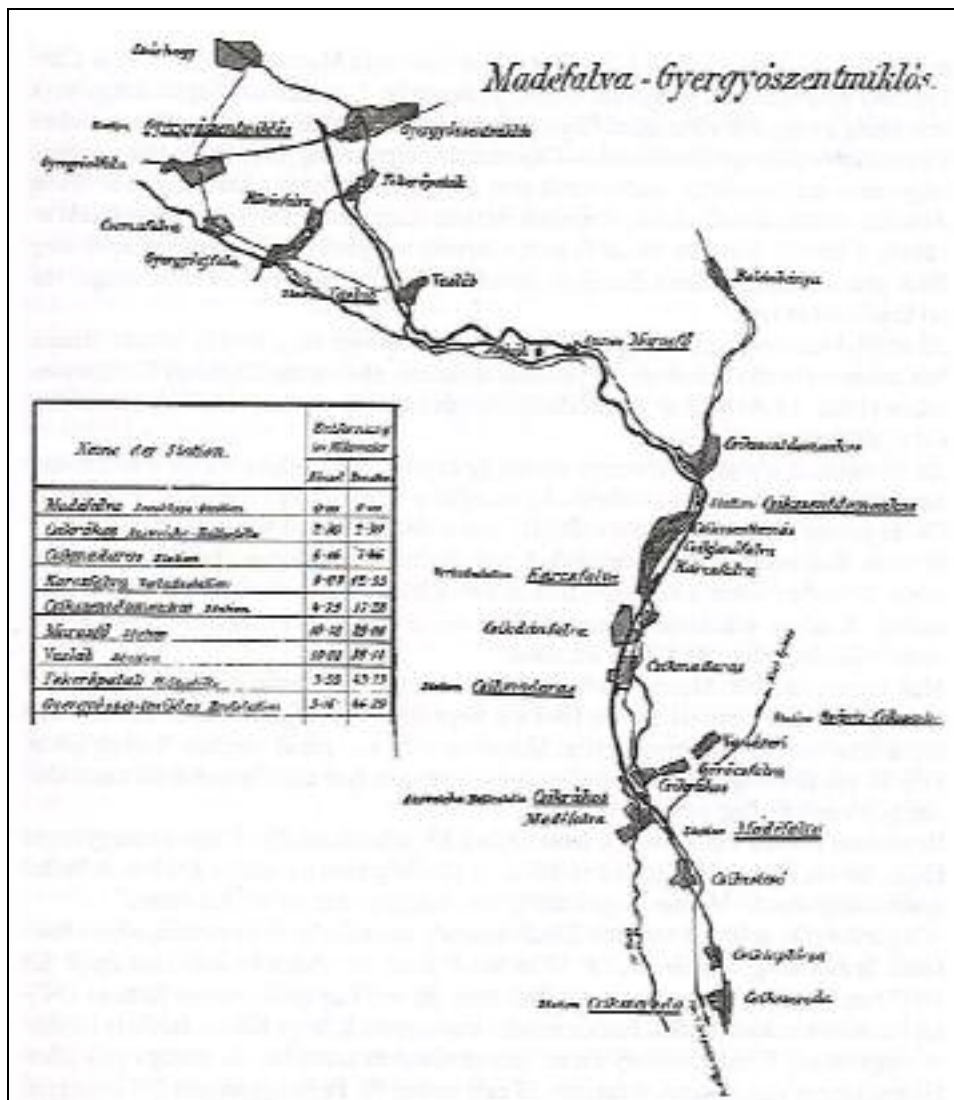
Az 1897-ben Madéfalvánál félbehagyott székely vasút Marosvásárhely irányába való továbbvitele érdekében a századfordulót követő években egyre gyakrabban szólaltak fel a parlamentben és írtak róla az újságokban, mert a Székelyföld vasúttal való ellátásának közforgalmi, közgazdasági és hadászati szempontból korábban előterjesztett indokai továbbra is fennálltak, továbbra is ez maradt az országnak vasútvonalakban a legszegényebb területe. Ezen kívül vasút-politikai szempontok is indokolták az építkezést. A Gyimesi vonal nemzetközi forgalma ugyanis az ország belseje felé jelentéktelen volt a Brassón, Tövisen, Kolozsváron át vezető kedvezőtlen kerülő útirány miatt, mely 70 km-rel volt hosszabb, mint a tervezett székely vasúton, Marosvásárhelyen keresztül. Ezeknek a nehézségeknek a megszüntetésére hagyta jóvá az országgyűlés az 1904. évi XIV. törvényt, mely elrendelte a székely vasút még hiányzó, Madéfalvától – Szászrégenig vezető 146,5 km-es szakaszának megépítését. A munkára a forgalmi eszközökkel együtt 27,7 millió korona költséget irányoztak elő, ami forintra átszámítva 13,8 millió Ft-nak felelt meg.

A terület lakossága azonban nemcsak a vasútépítés folytatását sürgette, hanem felemelte szavát a székelyföldi városok jobb megközelítése, és Romániával, valamint a feketetengeri kikötőkkel való jobb nemzetközi vasúti összeköttetés érdekében is.

Az erdélyi fővonalak, de főleg Kolozsvártól keleti irányba vezető vasutak nyomvonal kijelölését ugyan is sok bírálat érte. Kifogásolták, hogy Erdély fővárosát, Kolozsvárt nem köti össze közvetlen, rövid vonalvezetésű vasút sem Marosvásárhellyel, sem a Székelyföld székeinek központjaival (Székelyudvarhely, Csíkszereda, Sepsiszentgyörgy), sem pedig a nagyobb városokkal (Gyergyószentmiklós, Kézdivásárhely), és egy kivételtől eltekintve (Gyergyószentmiklós – Csíkszereda – Sepsiszentgyörgy) nem épültek meg e nagyvárosokat összekötő vasútvonalak sem. Kifogásolták, hogy a kormányzat az ország délkeleti vasúthálózatának kialakításánál Brassót részesítette előnyben a Székelyföld rovására, a székely körvasút későn és nem a törvényben jóváhagyott hosszban épült meg. Nem tartották megfelelőnek Erdély és Románia, és főleg Erdély és a Fekete-tenger vasúti kapcsolatait sem.

Az erdélyi vasútvonalakkal kapcsolatban a századfordulót megelőző és követő évtizedben számos vitacikk jelent meg, nyilvános üléseken, elsősorban a Székely Kongresszusokon (1902, 1905) bírálták az intézkedéseket és a kifogásokat érvekkel és szám adatokkal is alátámasztották.

Az általánosan kialakult vélemény szerint az erdélyi vasút helyes iránya a Kolozsvár – Marosvásárhely – Székelyudvarhely – Ágostonfalva – Sepsiszentgyörgy – Kézdivásárhely – Ojtozi szoros vonal, erre kellett volna felfűzni a további mellékvonalakat. Ehelyett Kolozsvár és Marosvásárhely között Székelykocsárdon át 119 km hosszú vasút vezet, közvetlen vonat a vita időszakában nem közlekedett, Székelykocsárdon át kellett szállni. A helyes útirányon Kolozsvár – Szovátf – Mezőmehes – Mezőgerébenes – Marosvásárhely között a távolság 83 km lett volna.



91. ábra

A székely vasút Csíkszereda – Mádéfalva – Gyergyószentmiklós közötti szakasz

Meg kedvezőtlenebb Marosvásárhelyről Székelyudvarhely vasúti megközelítése. A két város között a vasútvonal hossza Tövisen, Segesváron és Héjjasfalván át 243 km. Marosvásárhelytől Erdőszentgyörgyön, Mártonoson át vezetendő vasúton Székelyudvarhely 81 km távolságra lenne. Emellett Székelyudvarhelyre csak helyi érdekű vasút visz, amely a város mellett csonkán végződik.

Hasonlóan hosszú vasútvonalon lehet eljutni Székelyudvarhelyről Sepsiszentgyörgyre Héjjasfalván, Ágostonfalván és Brassón át. A távolság ezen a vonalon 191 km. A Székelyudvarhely – Barót – Málnás – Sepsiszentgyörgy vonal hossza 92 km lett volna. A legkedvezőtlenebbnek azonban Kézdivásárhely vasúti helyzetét tartották, ahova Brassóból Sepsiszentgyörgyön át csak 1890-ben és csak helyi érdekű vasútvonal épült. Ezt 1907-ben Bereckig ugyan meghosszabbították, de nem folytatták a vonal építését az Ojtozi szoroson át Romániába. Jórészt ennek tulajdonították, hogy Kézdivásárhely fejlődése megszakadt. Kézdivásárhely a múlt század utolsó évtizedeiben az ország egyik jelentős iparvárosa volt, vonzáskörzetében 35 ezer ember élt. Fejlett gyáripara (10 szeszgyár, 2 sörgyár, 2 hengermalom, kocsigyár, bútorgyár, textilgyár, petróleum finomító) mellett a kézműipar szinte minden ága virágzott (a városban 150 csizmadia, nagyszámú szövőiparos dolgozott stb.). Kézdivásárhely látta el Moldvát és a Havasalföldet ipari termékekkel, cipővel, szövettel, szesszel. Ugyanakkor nagyon sok nyersanyagot (bort, gyapjút, fát) hoztak be Romániából, amit feldolgozva szállítottak vissza. Mindezt a forgalmat a vasúti kapcsolat növelte volna.

A vasút hiányának és a megszigorított vámelőírásoknak tulajdonították, hogy a város fejlődése megállt és megindult a kivándorlás. A század végén tíz év alatt 500 székely iparos vándorolt ki Romániába és teremtette meg a román kisipart. Magas volt az Amerikába kivándorolt székelyek száma is.

Későn helyezték üzembe (1897) a székely körvasút első, Sepsiszentgyörgy – Csíkszereda, még később (1905–1909) a második, Csíkszereda – Marosvásárhely közötti szakaszát, nem épült meg a törvényben engedélyezett Marosirnye (Marosvásárhely) – Székelyudvarhely vonal, és nem vezetett vasút Csíkszereda – Székelyudvarhely és Gyergyószentmiklós – Székelyudvarhely között sem.

Erdély politikusai, gazdasági szakemberei a terület földrajzi helyzete, lakosságának összetétele, iparának és kereskedelmének fejlettsége miatt mindig fontosnak tartották a Romániába és a Fekete-tengerhez vezető jó közlekedés megteremtését. Megmutatkozott ez a szándék a közúti összeköttetés fejlesztése érdekében és még inkább a vasúti közlekedés megjelenése utáni időszakban. Erdélyből Romániába irányuló kereskedelmet időszakonként megkönnyítették a két ország között, kereskedelmi szerződések, esetenként azonban vámháborúk és szigorító intézkedések akadályozták.

Az erdélyi közvélemény mindig igyekezett ellensúlyozni a magyar kormányzatnak a tengeri kereskedelemben kizárólag az Adriai-tengert és Fiumét túlzottan előtérbe helyező pártfogását és az Erdélyhez közelebb eső fekete-tengeri kereskedelmet szándékozott volna fejleszteni és ehhez a vasútépítés adta előnyöket felhasználni. Sőt, volt olyan terv is, hogy az Adriai- és a Fekete-tengert, Fiumét és Konstancát éppen az Erdélyen át vezető vasútvonal kösse össze. Ez az elgondolás egyébként Széchenyi István írásaiban és javaslataiban is megtalálható volt.

A Romániába vezető erdélyi vasútvonalak irányai nem voltak kedvezőek. Erdély nyugati felén üzembe helyezett Temesvár – Bázias vasút (megnyílt 1856-58) csak az Al-Dunáig, a Temesvár – orsovai (1879) pedig Bukarest irányába vezetett. Ugyanígy nem a Fekete-tenger, hanem a román főváros megközelítése szempontjából volt előnyös a Brassó – tömösi (1879) és Nagyszeben – verestoronyi átmenet (1897). Az 1897-ben megnyitott Csíkszereda – Gyimesbükk vonal iránya már valamivel kedvezőbb volt, mert Galacon át a Fekete-tenger Sulina kikötőjéhez vezetett, de a kiágazó pont, Csíkszereda megközelítése a székely körvasúton Marosvásárhely felől nagy kerülővel járt. Nem épült meg Erdély nemzetközi forgalma szempontjából a kedvező Kézdivásárhely – Ojtoz, Brassó – Bodza, Maroshévíz – Tölgyes vasútvonal sem, amely a magassági vonalvezetés szempontjából is kedvezőbb hegyszorosokon, hosszabban magyar területen és rövidebb útvonalon át vezetett volna a Fekete-tengerhez.

Erdély közlekedési szakemberei javasolták Erdély északi részén még egy vasútvonal kiépítését, amely a Fekete- és a Balti-tengert kötötte volna össze. Az összekötő vonal a Kassa – Oderbergi Vasúthoz csatlakozott volna Kassán, a volt Magyar Északkeleti Vasút időközben államosított Kassa – Királyháza – Máramarossziget vonalán keresztül. A tervezett vonallal Máramarossziget – Nagybánya – Búdöspatak szakasza lett volna új építésű. Innen a meglévő Zsibó – Dés – Bethlen – Nagyilva vonalon vezetett volna tovább és Nagyilva – Dorna Vatra közötti vonal megépítésével csatlakozott volna a moldvai vasúthálózatához. A tervezett vasútvonalak a Jasszásár Fekete-tengeri vasúti kapcsolat hatását kívánták ellensúlyozni. Ugyanakkor vetődött fel Erdély északi és déli részének jobb vasúti kapcsolata érdekében a Beszterce és Szászrégen közötti vonal létrehozása. Több javaslat a századunk első évtizedében a már csaknem teljesen kialakult erdélyi fővonal vasúthálózatot rövidebb összekötő vonalak építésével akarta a Székelyföld számára kedvezőbbé tenni. Így jöttek szóba a Sepsiszentgyörgy – Földvár, Ágostonfalva – Málnás – Kézdivásárhely – Sósmező (Ojtoz), Székelyudvarhely – Parajd – Csíkszereda,

Maroshévíz – Tölgyes, Gyergyószentmiklós – Békás szoros, Sepsiszentgyörgy – Magyarbodza – Bodza-szoros vasútvonalak.

A székelyföldi vasúthálózat kiegészítésére sok biztató ígélet is elhangzott, aminek teljesítését hol az anyagiak hiánya, hol egyéb váratlan események híúsítottak meg. A magyar közlekedés két kiemelkedő szellemiségű és alkotó készségű miniszterének, Baross Gábornak és báró Dániel Ernőnek a székelyföldi vasutak fejlesztésére komoly ígéretei voltak, az építési terveket is elkészítették. Baross Gábort korai halála, Dániel Ernőt lemondatása akadályozta meg, hogy szándékát teljesítse.

Az erdélyi közlekedéspolitikusok és a székely kongresszusok fellépésének mindössze annyi eredménye lett, hogy a század első évtizedének második felében megépült a székely körvasút Madéfalva – Szászrégen közötti szakasza. A székely kongresszus által hozott határozatokban megjelölt Székelyudvarhely – Csíkszereda és Székelyudvarhely – Gyergyószentmiklós vonal azonban nem valósult meg.

Dr. Horváth Ferenc–Dr. Kubinszky Mihály  
MAGYAR VASÚTI ÉPÍTKEZÉSEK ERDÉLYBEN című könyv alapján