

Erdőkitermelő iparvasutak a Háromszéket ábrázoló térképeken

(Kivonat)

A dolgozatban háromszéki erdei vasutak térképdokumentumai kerülnek bemutatásra, egybevetésre. Az átnézett térképanyag a kisvasutak létezésének egy évszázadát öleli fel, alapításuktól (1891) reményeink szerint időleges leállításukig (1999). A dolgozat egy vonatkozó dokumentáció első része, a Múzeum korábbi vasúttörténeti közléseihez kapcsolódik, és ugyanakkor a régió ipartörténetének egy, a „boldog békeidőkre” eső témájának kutatása képezte az alapját.

*

A Keleti-Kárpátok háromszéki részét behálózó, régebb több mint 350 km-es összhosszat elérő erdőkitermelő iparvasutak változásait legszemléletesebben a vidéket bemutató térképeken követhetjük nyomon, igaz, itt figyelembe kell venni az esetleges térképészeti tévedéseket is.

Ugyanakkor nem minden időszaktól rendelkezünk megfelelő pontosságú térképekkel. Ezért több vasútról, pl. a sepsibükkszádi, az esztelneki, a kormos-völgyi, nem tudunk ezzel a módszerrel képet alkotni. Ezek a fakitermelések rövid ideig működtek, és ezek az időszakok sajnos nem estek egybe a fontosabb térképek készítési idejével.

Nagyon hiányos a térképanyag a 20. század második feléből, jobban mondva még nem sikerült hozzáférnünk az újabb katonai, egyéb topográfiai felmérések eredményeihez. Kutatásunkat főleg a Kovászna-komandói iparvasút tanulmányozására koncentráltuk, de a Háromszéki havasok más kisvasutait sem felejtettük ki, hisz néha szoros kapcsolatba kerültek

egymással (lásd például a barátosi vonal Kommandó mellett készített felüljáróját (2)). Észrevehető, hogy több csatlakozás volt a normál nyomtávú vasúthoz: ezek mindegyike egy külön céget jelent. Tárgyalásukra nem térünk ki, hiszen ez nem képezi a jelen dolgozat tárgyát.

Volt már néhány kísérlet egyes korok vasútvonalainak rögzítésére, több-kevesebb sikerrel. A dolgozatban szerre tárgyaljuk, először a rendelkezésünkre állt térképanyagot, melynek nagy része a Székely Nemzeti Múzeum, valamint a budapesti Hadtörténeti Múzeum térképgyűjteményéből került ki, majd a hasonló összegző jellegű próbálkozásokat.

Kommandó neve szerzőtől és időszaktól függően rövid vagy hosszú m-el íródik, mi a jelenleg elfogadott utóbbi változatot használjuk (*Kommandó*), de ugyanakkor megtartjuk az egyes szerzők írásában az egyéb változatokat.

Megpróbáltuk dolgozatunkban az egyes térképeken megjelenő vonalakat egységes alaptérképre áthelyezni (léptéke megközelítőleg 1:520 000, mivel be akartuk mutatni rajta a Keleti Kárpátoknak a jelenlegi Kovászna megye területén fekvő részét, kis kitéréssel az Úz völgyéig), a vasútvonal kiterjedésének időbeli változását könnyebben szemléltetni ez által. Végül pedig az összes, a dolgozatban felhasznált térképek alapján készítettünk egy összegző térképet. Az alaptérkép az 1993-ban kiadott Erdély-térkép felhasználásával készült, néhol módosítva. (4)

A legkorábbi ábrázolása a kisvasutak közül az úgy a megépítés szempontjából, mint az ismertség fokában első Kovászna-komandói vonalnak volt, talán azért is, mert sokáig helyi érdekű vasútként (HÉV) is működött, a személyszállítást is lebonyolítva Kovászna és Kommandó (Gyulafalva) között, a jelenleg használatban levő műút az 1960-as években épült. Fontosabb megálló: Kovászna, Térrét, Gyulafalva. Különben ez volt az első háromszéki személyszállító vasútvonal is. (9)

A nagyjából egykorú román katonai térképeken megállapítható, hogy a környéken még nem voltak vasúti építkezések (Kászon, Trotus, Ojtoz, Szlanik, Úz-völgye), bár a rendes vasút ki van már építve Moinești-ig (17). Hasonlóképpen a

* Sf. Gheorghe, Tineretului 1, Bl. 13, ap. 28



monarchiabeli időkből származó első, 1880-as térképek is a vasútvonalak hiányát igazolják **(15.1)**

Nem volt megfigyelhető jelentős különbség az osztrák katonai térképek 1:75 000 és 1:200 000 változatai között, az egyetlen nagyobb eltérést bizonyára nyomdahiba okozta (a zabolai kötélpálya elcsúszása) **(16.1)**. A SzNM gyűjteményében levő 1:200 000-es térképen a góri sikló van jelölve, a többin folytonos vonallal.

Nagyon érdekes volt követni a vonalak hosszának, irányának alakulását az 1:75 000-es térképeken az 1894-től 1940-ig tartó időszakban. Leglátványosabbak a barátosi vonal alakulása (Papóc magasságából indul, lemegy Barátosra, majd végül megépül a kommandói felüljáró, a maga nemében egyedülálló létesítmény), a Góri-sikló – a térképen „Drahsteilbahn-drótkötelpálya” néven jelenik meg Lakóca magasságában – és a fől számolásához vezető kerülő, illetve a zabolai vonalon levő kötélpályája elkészítésének szakaszai – „Schwebbahn”. **(15.2–15.4)** A különböző években készített térképeket megpróbáltuk időszakokba csoportosítani az átfogó térkép elkészítése végett, így előfordulhat, hogy néhány vonal az általunk ábrázolttal szemben egy-két év eltéréssel készült el. Bizonyára még akad is olyan térképlap, amivel kiegészíthetjük az erről az időszakról kialakult képet. **(15, 16)**

Ez volt a legtermékenyebb kor egyben: itt tapasztalható a legnagyobb vonalbővítés egy 20 éves periódus alatt (1891–1915). Gyakorlatilag ekkor alakultak ki a főbb szakaszok, ezeket a későbbiekben csak kiegészíteni kellett.

A vasutak moldvai oldalon levő, Kézdivásárhely magasságában elhelyezkedő része Háromszékre (itteni cégnek) szállította a rönköket, a Kászon pataka fölötti vasutakról sajnos nincs ilyen irányú adatunk.

1919–1940 közt hiányos az adattárunk az ezen a részen működő kisvasutakról **(15.8, 11)**. A két, egy év eltéréssel megjelent térkép nagy különbségeket mutat, a katonai térképen szinte semmi változás nem észlelhető, azonban a Székelyföldet ábrázolón sok vonal felszámolását figyelhetjük meg. Mivel csak az elég gyenge minőségű újranyomott kiadást tudtuk tanulmányozni, valószínű, hogy becsúsztak ez esetben

hibák a jelrendszer nehézkes értelmezhetőségéből, de még nehezebb olvashatóságából kifolyólag is. Annyi azonban biztosan megállapítható, hogy a barátosi és zabolai vonal felszámolódtott, a többi meg gyakorlatilag nem változott. Egy kivétellel: a kommandói vasút Lakóca alatti szakasza bizonyos változásokon ment át.

A következő tanulmányozott térkép 1962-ből való. Történt néhány bontás a kommandói részen, de bővítés is, ez erőteljesebben azonban a bodzafordulói vonal esetében észlelhető. Ez utóbbi alapításáról nem sokat tudunk. Sajnos, a rendelkezésre álló anyag ez esetben is részleges volt, csak a Magyar Autonóm területre terjedt ki, így nem sokat tudunk meg a Kászon és Úz völgye közötti vasutakról, sem a Lakóca környékét ért változásokról. **(18)**

Az 1971-es megyetérkép nem ad nagyobb változásról hírt a megye területén levő erdei vasutak esetében **(10.)** A KISGYÖRGY Zoltán által szerkesztett (bár szerzőnek nincs feltüntetve) 1984 (?)-es turisztikai térképen azonban már jelentős vonalbeszüntetés észlelhető **(5)**, bár ennek ellentmond az a tény, hogy az 1989-es turisztikai térképen **(7)** a vráncsai oldalon még számottevő hosszúságú vasútvonal van feltüntetve. Valamint az 1992–93-as periódusban részletekben közzölt térképeken is sokkal bővebb a vasútvonal **(6)**. Itt pontos információkat kapunk egyebek mellett az egyes fűrésztelek elnevezéséről: PÁKÉI Benedek fűrész (1), BUTYKA fűrész (2) a Kis-Bázska völgyében; Gyulafalvi fűrész (3), Zágoni fűrész (4), Beczás fűrész (5), Gilcsi fűrész (6), Hosszú fűrész (7), Egresbéli fűrész (8) a Nagy-Bázska völgyében; Zabrató fűrész (9) a bodzai oldalon, a Zabrató patak völgyében. Kis kitérőként megjegyzendő, hogy a patakokon levő más fűrészalmazokról az 1:75 000-es katonai térképek részletesen tudósítanak, ezt is érdemes volna kissé megvizsgálni, kik működtették őket, hogyan szállították a fát, fűrészárut stb?

Sajnos a vonalhossz valóságos állapotát nem tükrözi híven az egyébként maga után sok más kívánnivalót is hagyó honismereti térkép sem. **(14)**.

Érdekes, hogy a Kovászna–Kommandó iparvasút, ha nem is a reális terjedelmében, de



megjelenik a nemrég piacra került, és máris több kiadást megért Székelyföld-térképen (13), ugyanakkor az ábráink alapjául vett Erdély-térképről hiányzik. (4)

Sajnálatos viszont, hogy nincs ábrázolva ezen ipar- és technikátörténeti műemlékünk az oktatási célokkal 1997-ben megjelent Kovászna-megye térképen. (12)

Munkánk utolsó része a vasútvonalakat más-más korokban bemutató térképek összegezése volt, hogy ezáltal képet kapjunk arról, mennyire voltak az idők folyamán behálózva a Háromszéki-havasok és a szomszédos más hegységek az erdei vasutak zakatoló, a zöld aranyat több mint egy század óta szállító rendszere által. Figyelembe véve, hogy sok vonalról (pl. az esztelneki) nem állt térképes információ a rendelkezésünkre, nyugodtan kijelenthetjük, hogy kevés olyan erdő van környékünkön, melynek csendjét ne zavarta volna meg a gőzmozdony füttye. Az erdei vasutak összhossza pedig az idők folyamán elérte a közel 500 km-t, ha nem többet, és bár visszaszorulásra kényszerültek a modern erdőtarolás módszerei következtében, egy évszázad alatt a táj szerves részévé váltak: sokkal szívet melengetőbb volt 1996 szeptemberének csípős reggelén túrázás közben a gőzössel találkozni, mint a maga után porfelhőt hagyó tehergépkocsival.

Még két összegezési kísérletről van tudomásunk, mindkettő mostanság látott napvilágot. Az első a HORVÁTH-KUBINSZKY-féle térkép (1), melynek sok hiányossága figyelhető meg. Nincs feltüntetve rajta az alapul vett térképek jegyzéke, illetve a siklót valami eredeti módszerrel rajzolták be, ami eléggé nehezen érthetővé teszi a térképet. Azonban nagyon jó benne, hogy feltünteti egyes telepek nevét és távolságát, feltételezhetően Kommandóhoz viszonyítva. Utólag kiderült, hogy a térkép GÁL Sándor tanár munkája, aki hosszú ideig volt a kommandói iskola igazgatója, és az 1980-as években készítette ezt a térképet, kirándulásainak jegyzeteként. A könyvben semmi utalás nincs a szerző kilétére, ez több kérdést is felvet az adatok hitelességét illetően.

A másodikon érezhető, hogy készítője közelebbi kapcsolatban állt az erdei vasutakkal.

(2) Sajnos, itt is vannak megválaszolatlan kérdések, például az alapul vett térkép (bár fel van tüntetve, hogy „1915 körül”, de különbözik mind az 1:75 000-es, mind pedig az 1:200 000-es térképtől). Érdekeség, hogy megjelenik egy „felüljáró” létezésének említése ebből az időből Kommandó fölött, mely a cégek versengésének eredménye volt. Sajnos, erről semmilyen más térképen nem találtunk információt.

A kisvasutak 1994-es helyzetét szemlélteti a LETENYEI Tamás-féle térkép, egyetlen kérdést hagyva csak maga után, hogy a többi, megszüntként feltüntetett vonal mikor működött. Sajnos, alaptérképünkön nem volt lehetőségünk a kisebb vízfolyások, hegycsúcsok elnevezését feltüntetni, ezért került be ezen térkép változtatás nélkül a mellékletek közé. A lépték bizonyára km-ben van megadva. (7)

Mint érdekességet, nem hagyhatjuk ki KÓNYA Ádámnak, a Székely Nemzeti Múzeum nyugalmazott igazgatójának perspektivikus térképét, mely nagyon szemléletesen mutatja be a siklót a környező tájba ágyazottnak. (3)

A továbbiakban szükséges volna, hogy a Székely Nemzeti Múzeumon vagy a budapesti Hadtörténeti Múzeumon kívül más közintézmények térképanyagát is felkutassuk, akár a magángyűjteményeket is, hogy a hiányzó időszakokból is adatokat találjunk, ezáltal remélve, hogy az esztelneki vasút és más vonalak is felkerülnek térképünkre.

Irodalom

1. HORVÁTH F.; KUBINSZKY M. (1998): **Magyar vasúti építkezések Erdélyben.** Magyar Államvasutak RT kiad., 252 pp., Budapest
2. KÁDÁR Zs. (1999): **Erdő és nyelv – Válogatás a Kárpátok belső hajlata erdőgazdálkodásának magyar szókincséből.** *Erdészettört. Közlem.*, XLIII., 639 pp., Budapest
3. KÓNYA Á. (1968): **A kovásznai Tündérvölgy.** *Előre*, Turisztika oldal, 1968. június 30., vasárnap, Bukarest



Térképek

4. FODOR Andrea, KOVÁTS Zs., BASSA Gizella et al. (1993): **Erdély (Ardeal, Siebenbürgen, Transylvania) térképe és helységnevtára**, 1:500 000, 3. kiadás, kiadó Dimap, Budapest

5. KISGYÖRGY Z. (1984?): **Covasna, Hărți turistice județene**, 1 cm = 2,5 km, Cartografierea și imprimarea au fost executate la Direcția topografică militară, Edit. Sport-Turism, București

6. KISGYÖRGY Z. (1992–1993): **Háromszék térképe**, 1 cm = 1 km, *Háromszék*, Sepsiszentgyörgy

7. LETENYEI T. (1994): **A Kovászna-komandói erdei vasút. Hobbym a vasút**, II. évf., 3. pp. 3–6, Veszprém

8. ROMAN, F.; UGRON, A. A. (1989): **Munții Vrancei, hartă turistică**, 1 cm = 1 km, *Munții Noștri*, 47, Edit. Sport-Turism, București

9. KOGUTOWITZ, M. (18??): **Háromszék Vármegye Térképe**, 1:350 000, kiad. a vallás és közoktatásügyi m. kir. Miniszter megbízásából

10. *** (1971): **R.S.R. Harta Județului Covasna**, 1:100.000, Institutul de Geodezie, Fotogrammetrie, Cartografie și Organizarea teritoriului, București

11. *** (1941): **Székelyföld**. 1:200 000, Alap a bécsi kiadású 1:200 000 térkép, I. kiadás, Budapest, reprint: 1992, készült az MH TÓTH Ágoston Térképészeti Intézetben az eredeti térkép 4/5-ös kicsinyítésével, Felelős kiadó TÓTH Dániel térképkiadó vállalkozó, Miskolc

12. *** (1997): **Județul Covasna – Kovászna megye**, 1:140.000, Ábel térképészeti kft, Budapest

13. *** (199?): **Székelyföld**, 1:250 000, Ábel térképészeti kft, Cartographia, Budapest

14. *** (199?): **Komandó környékének honismereti térképe**, 1:?, ?

Harmadik katonai felmérés lapjai

15. (K.u.K.) Militärgeographisches Institut, 1:75 000

A budapesti Hadtörténeti Intézet gyűjteményében levő térképek:

15.1.

Kovászna (1880), Zone 22 Kol. XXXIV, 5676, Schw. und Gev.: von LIENT, KOPPEL, Terrainschraffierung: von Lampe

Putna-patak (1880), Zone 22 Kol. XXXV, 5677, Schw. und Gev.: OTTAVA, Terrainschraffierung: BRUNNER

Bodzafalu (1880), Zone 22 Kol. XXXV, 5776, Schw. und Gev.: LEITNER, Terrainschraffierung: Mechael von NOVAKOVIĆ

Mintianești (1880), Zone 23 Kol. XXXV, 5777, Schw. und Gev.: SPARIOSU, Terrainschraffierung: Baron MYOBACH

15.2.

Kovászna (1896, Nachtragen 20.VII.1908), Nach Zeichenschlüssel 1894, Nach Reambulierung 1888, 1889

Putna-patak (1914?), Zone 22 Kol. XXXV, 5677, Nach Reambulierung 1888, Teilweise berichtigt bis 26.X.1914, Geripp: STEFAITS, E.; KIRAL, E., Terrain: PULIT, H.

Nerejul (1907), 5777, Geripp: JAKUBEC, J.; Terrain: TUSCHELL, O., Nach Zeichenschlüssel 1907, Inland nach Reambulierung 1888

Magyarbodza (1903), Zone 23 Kol. XXXIV, 5776, Nach Zeichenschlüssel 1894, Inland nach Reambulierung 1888, Nachtragen 30.IV.1906, Terrain: J. le GAY, I. v. LIERFELS

15.3.

Kovászna (1896, Nachtragen 11.V.1909), 5676, Nach Zeichenschlüssel 1894, Nach Reambulierung 1888, 1889, Terrain: KLENOWSKY, Fr., KURZ, H.

Putna-patak (1916), Zone 22 Kol. XXXV, Nach Zeichenschlüssel 1907, Teilweise berichtigt bis 8.XI. 1915, Geripp: STEFAITS, E.; KIRAL, E., Terrain: PULIT, H., 2. Ausgabe

Magyarbodza (1903), Zone 23 Kol. XXXIV; 5776, Nach Zeichenschlüssel 1894, Inland nach Reambulierung 1888, Nachtragen 30.IV.1906, Terrain: J. le GAY, I. v. LIERFELS

15.4.

Kovászna (1915?), 5676, Nach Zeichenschlüssel 1894, Terrain: KLENOWSKY, Fr., KURZ, H., 2. Ausgabe

Putna-patak (1916), 5677, Nach Zeichenschlüssel 1907, Teilweise berichtigt bis 29.VIII.1916, Geripp: STEFAITS, E.; KIRAL, E., Terrain: PULIT, H., 2. Ausgabe

Nerejul (1916?), Zone 23 Kol. XXXV, 5777, Geripp: JAKUBEC, J.; Terrain: TUSCHELL, O., Nach Zeichenschlüssel 1907, Teilweise berichtigt bis 7.IX. 1914, 3. Ausgabe

Magyarbodza (1915?), Zone 23 Kol. XXXIV; 5776, Nach Zeichenschlüssel 1894, Teilweise berichtigt bis 25.I.1913

15.5.

Putna-patak (1916), Zone 22 Kol. XXXV, 5677, Nach Zeichenschlüssel 1907, Teilweise berichtigt bis 29.VIII.1916, Geripp: STEFAITS, E.; KIRAL, E., Terrain: PULIT, H., 2. Ausgabe

Nerejul (1916?), Zone 23 Kol. XXXV, 5777, Geripp: Geripp: JAKUBEC, J.; Terrain: TUSCHELL, O., Nach Zeichenschlüssel 1907, Teilweise berichtigt bis 25.VIII.1916, 3. Ausgabe

Magyarbodza (1915?), Zone 23 Kol. XXXIV; 5776, Nach Zeichenschlüssel 1894, Teilweise berichtigt bis 25.I.1913, Terrain: J. le GAY, I. v. LIERFELS

15.6.

Kovászna (1914?), 5676, Geripp: NEKEL, H. L., Nach Zeichenschlüssel 1894, Teilweise berichtigt bis 26.III.1914, Terrain: KLENOWSKY, Fr.; KURZ, H., 2. Ausgabe

Putna-patak (1916), 5677, marosvásárhelyi rendszer, Teil-



weise berichtigt bis 28.VIII.1916, Terrain: PULIT, H., 2. Ausgabe

Nerejul (1907), 5777, marosvásárhelyi rendszer, Teilweise berichtigt bis 25.VIII.1916, 3. Ausgabe

Magyarbodza (1903), 5776, Nach Zeichenschlüssel 1894, Teilweise berichtigt bis 4.IX.1915, Inland nach Reambulierung 1888, Terrain: J. le GAY, I. v. LIERFELS, 2. Ausgabe

15.7.

Putna-patak (1919), 23/XXXV – 5677, A volt bécsi döntés cs. és kir. Katonai földrajzi intézet 2. kiadású 1916-ig javított nyomata alapján, Részben javított 1. magyar kiadás. Készítette az Országos Magyar Földrajzi Intézet Budapesten 1919-ben, ideiglenes kiadás

Nerejul (1919), 24/XXXV – 5777, A volt bécsi döntés cs. és kir. Katonai földrajzi intézet 3. kiadású 1916-ig javított nyomata alapján, Részben javított 1. magyar kiadás. Készítette az Országos Magyar Földrajzi Intézet Budapesten 1919-ben, ideiglenes kiadás

15.8.

Kovászna (1940?), marosvásárhelyi rendszer, 5676, Nach Zeichenschlüssel 1880, Schrift u. Gerippe v. KOPPEL; Terrainschraffurung v. LAMPE, 2. Ausgabe, pirossal behúzza „az 1940. évi bécsi döntés alapján megállapított határvonal”

Putna-patak (1940?), marosvásárhelyi rendszer, 5676, Teilweise berichtigt bis 28.VIII.1916, Terrain: PULIT, H., 2. Ausgabe, pirossal behúzza „az 1940. évi bécsi döntés alapján megállapított határvonal”

Nerejul (1940?), marosvásárhelyi rendszer, 5777, Teilweise berichtigt bis 25.VIII.1916, 3. Ausgabe

Magyarbodza (1940?), marosvásárhelyi rendszer, 5676, behúzza „az 1940. évi bécsi döntés alapján megállapított határvonal”

A SzNM gyűjteményében levő térképek

15.9.

Kézdivásárhely (1915), zone 21 Kol. XXXIV, 5576, Nach Zeichenschlüssel 1894, Geripp: NIKEL, H. L., Terrain: WIEG, A.; TERLIKOWSKI, A., 2. Ausgabe

Kovászna (1915?), marosvásárhelyi rendszer, 5676, Nach Zeichenschlüssel 1880, Schrift u. Gerippe v. KOPPEL; Terrainschraffurung v. LAMPE, 2. Ausgabe, pirossal behúzza „az 1940. évi bécsi döntés alapján megállapított határvonal”

Putna-patak (1916), Zone 22 Kol. XXXV, Nach Zeichenschlüssel 1907, Geripp: STEFAITS, E.; KIRAL, E., Terrain: PULIT, H., 2. Ausgabe

Nerejul (1916), 5777, Geripp: JAKUBEC, J.; Terrain: TUSCHELL, O., Nach Zeichenschlüssel 1907, 3. Ausgabe

Magyarbodza (1915), Zone 23 Kol. XXXIV; 5776, Nach Zeichenschlüssel 1894, Geripp: LÜTZENBURGER, L., Terrain: J. le GAY, I. v. LIERFELS, 2. Ausgabe

Csik-Ménaság (1915), Zone 20 Kol. XXXIV, Nach Zeichen-

schlüssel 1894, Geripp: TUSCHELL, O., Terrain: GAREIS, F.; ZELLHOFER, R., 2. Ausgabe

16. (K.u.K.) Militärgeographisches Institut, 1:200 000

Ploesti (1916), 44°45' (203), Teilweise berichtigt bis 27. VIII. 1915, K.u.K., Militärgeographisches Institut, Geripp: LORENZ, A. K., Terrain: MACH, O.

16.1.

Kézdivásárhely (1915), 44°46', Teilweise berichtigt bis 28.VII.1915, K.u.K., Terrain: Offiz. E. CZERNY Kartographisches, früher Militärgeographisches Institut in Wien – a budapesti Hadtörténeti Intézet gyűjteményéből

16.2.

Kézdivásárhely (1915), 44°46', Teilweise berichtigt bis 28.VII.1915, K.u.K., Terrain: Offiz. E. CZERNY Kartographisches, früher Militärgeographisches Institut in Wien – a SzNM gyűjteményéből

16.3.

Kézdivásárhely (19??), 44°46', Teilweise berichtigt bis 28.VII.1915, K.u.K., a bécsi döntés utáni Románia és Magyarország közti új határvonalal

17. Román katonai térképek

17.1.

Târgu-Ocna (1895), Seria XII., Colóna S., 1:50.000, ediție provizorie – Marele Stat Major – Secția XIII

Moinești (1896), Seria XI., Colóna R., 1:50.000, ediție provizorie – Institutul Geografic al Armatei

17.2.

R.P.R. Regiunile Mureș-Autonomă Maghiară și Brașov, 1:25.000, Ministerul Forțelor Armate ale R.P.R., Direcția Topografică Militară

*** (1962), **Estelnic** (L-35-65-C-b), **Ghepar** (L-35-65-D-a), **Poiana Sărată** (L-35-65-D-b), **Tîrgu-Secuiesc** (L-35-65-C-d), **Brețcu** (L-35-65-D-c), **Oituz** (L-35-65-D-d), **Catalina** (L-35-77-A-b), **Ojdula** (L-35-77-B-a), **Greșu** (L-35-77-B-b), **Covasna** (L-35-77-A-d), **Zirna** (L-35-77-B-c), **Vf. Zburătura** (L-35-77-B-d), **Zagon** (L-35-77-C-a), **Păpăuți** (L-35-77-C-b), **Comandău** (L-35-77-D-a), **Muntele Goru** (L-35-77-D-b), **Întorsura Buzăului** (L-35-77-C-c), **Vf. Tistaș** (L-35-77-C-d), **Dealul Menesbert** (L-35-77-D-c), **Sita Buzăului** (L-35-89-A-a), **Zăbrătău** (L-35-89-A-b), **Vf. Husăuș** (L-35-89-B-a)

(A családnevek majuszkulás kiemelését, beleértve az idézeteket, kötet szerkesztési szempontok indokolják. **Szerk. megj.**)



Köszönetnyilvánítás

Szeretném ez úton is köszönetemet kifejezni a dolgozat elkészítését elősegítőknek. Összeállítását a PRO RENOVANDA CULTURA HUNGARIAE Alapítvány „Osztrák–Magyar közös múlt” Szakkollégiuma támogatta. BOÉR Hunornak köszönhetem a tanulmány ötletét és a térképanyag jó részének hozzáférési lehetőségét – BOÉR Hunor a DOMUS HUNGARICA SCIENTIARUM ET ARTUIM ösztöndíjával dolgozta fel a Hadtörténeti Intézet vonatkozó térképanyagát. Nem utolsósorban a Nemere Természetjáró Kör állandó támogatását köszönöm.

Linii de căi ferate forestiere din Trei Scaune (jud. Covasna) pe hărți (Rezumat)

Lucrarea prezintă hărți ale căilor ferate forestiere din Trei Scaune, situația lor între 1891 (începutul) și 1999 (sistarea lor), reprezentând prima parte a unei documentații mai mari. Se leagă de lucrările mai vechi de istorie a căilor ferate în regiune, fiind rezultatul unui program de cercetare de istorie economică a regiunii în timpul monarhiei Austro–Ungare.

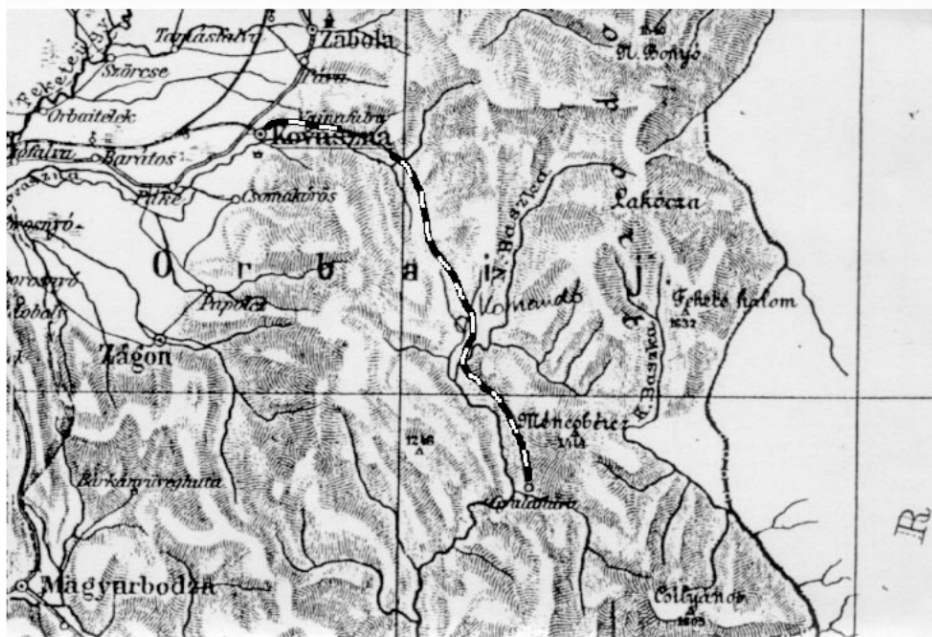
Lumber Railways on the Maps representing Háromszék (Covasna County) (Abstract)

The paper presents and compares the map documents about the forest-railways of Háromszék. The studied map documents comprise a century of the existence of narrow-gauge railways, from their founding until their – hopefully temporary – stall. The paper is the first part of a referring documentation, it attaches to early publications on railway history of the Székely-museums and at the same time the research of industrial history of the region constitutes its basis.



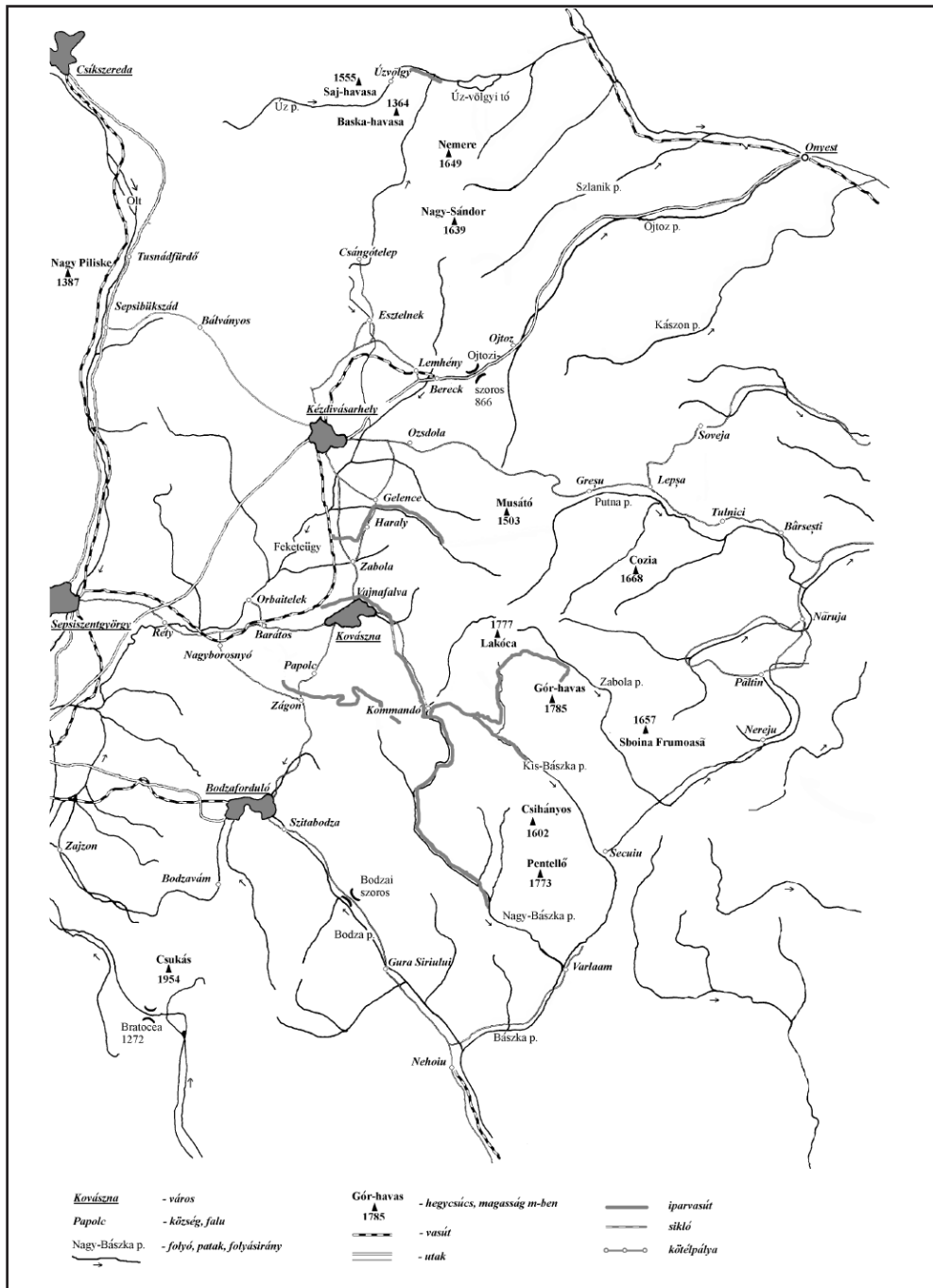
HÁROMSZÉK VÁRMEGYE TÉRKÉPE.

Kiadatott a vallás-és közoktatásügyi
m. kir. Miniszter úr megbízásából.



1. ábra A Kovászna-Térrét–Gyulafalva helyi érdekű keskenyvágányú vasútvonal egyik első megjelenítése az 1892-ben kiadott *Háromszék Vármegye Térképén* (megj. A „Komandó” felirat utólagos bejegyzés).

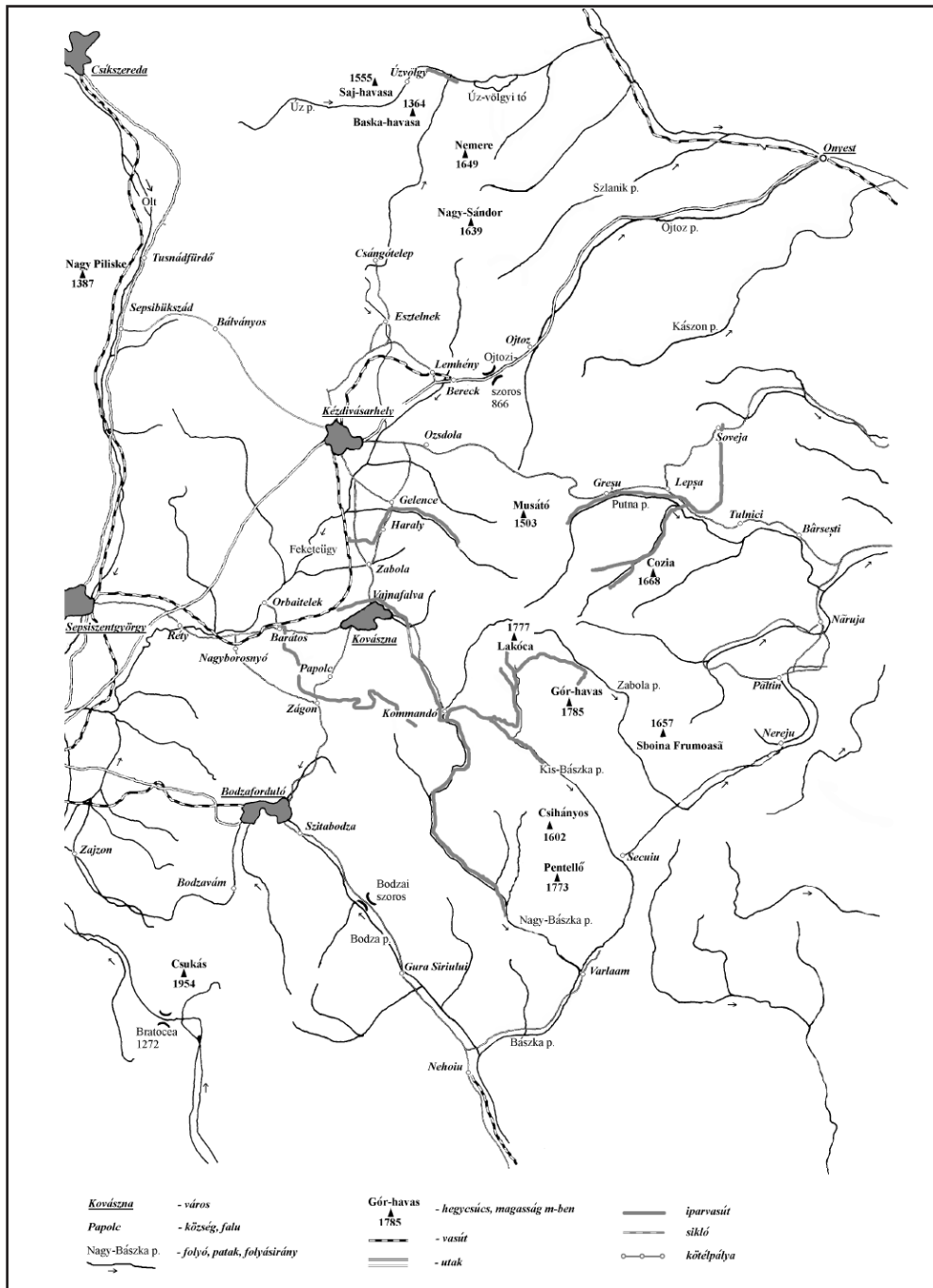




2. ábra Háromszéki erdőterület iparvasutak a harmadik katonai felmérés 1:75 000-es, a Hadtörténeli Múzeum gyűjteményében levő lapjain (lásd Irodalom 15.2.).

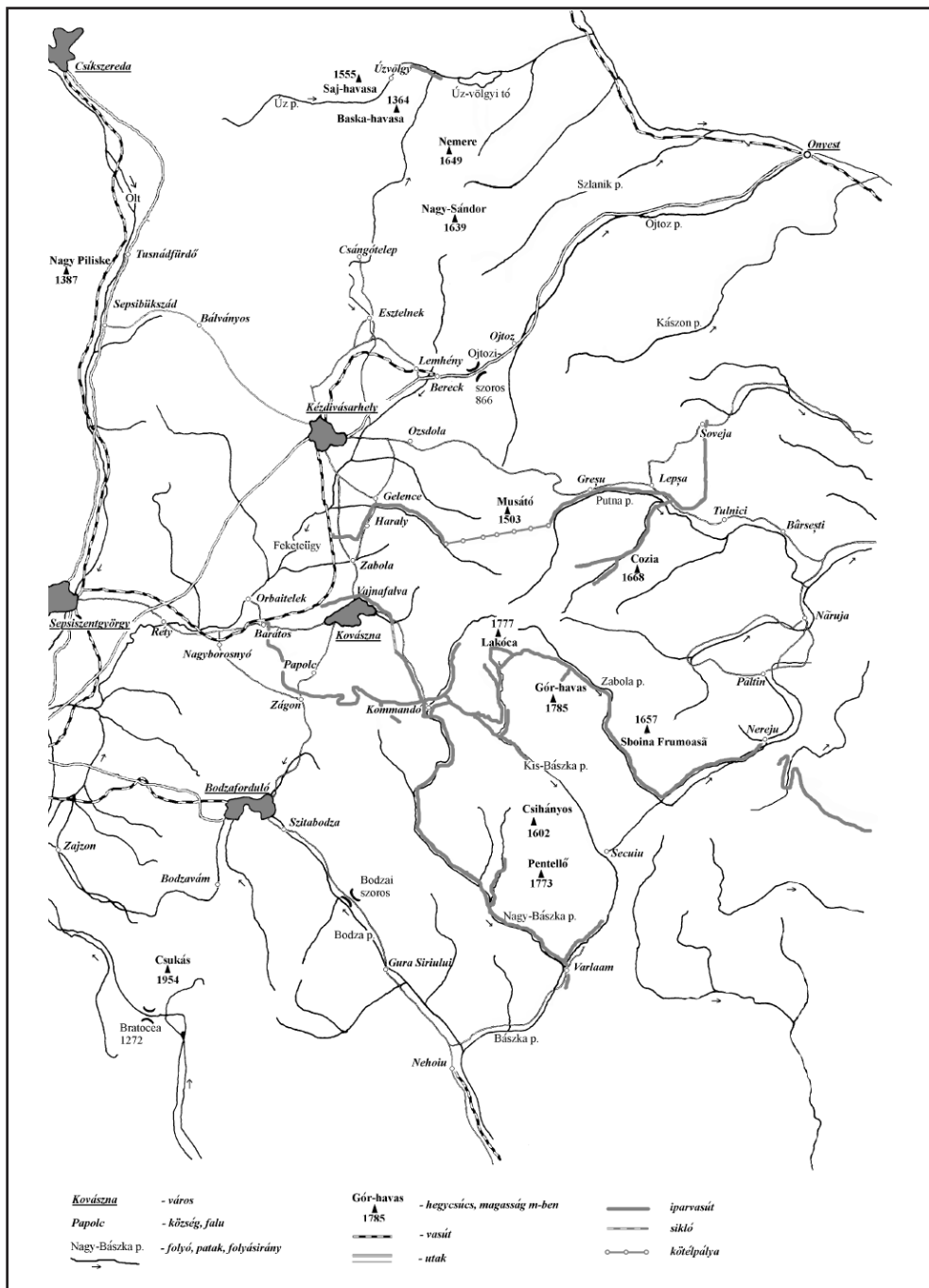
Megfigyelendő: a barátosi vonal csak Papolcig készült el, nincs összekötve a kommandóival; a zabolai vonalon csak a leendő kötélpálya aljáig jutottak el; a kommandói vonalon ott a Góri síkló (a Lakóca alatt).





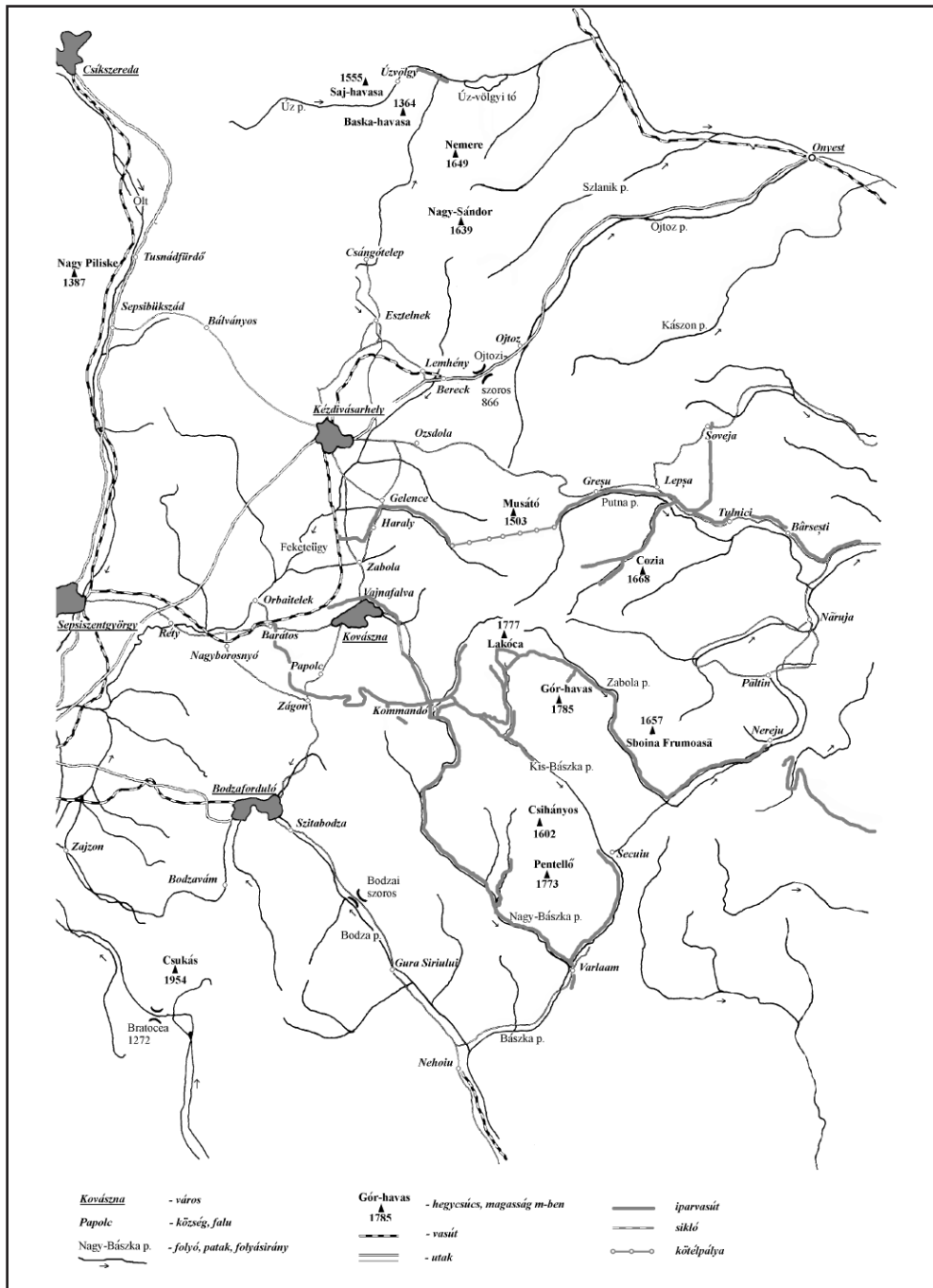
3. ábra Háromszéki erdőkitermelő iparvasutak a harmadik katonai felmérés 1:75 000-es, a Hadtörténeti Múzeum gyűjteményében levő lapjain (lásd Irodalom 15.3.).
 Megfigyelendő: a barátosi vonal elkészült Barátosig., de nincs összekötve a kommandóival; a zabolai vonal a kötélpálya kivételével kész van; a kommandói vonalon készül a Góri síklót megkerülő szárnyvonal.





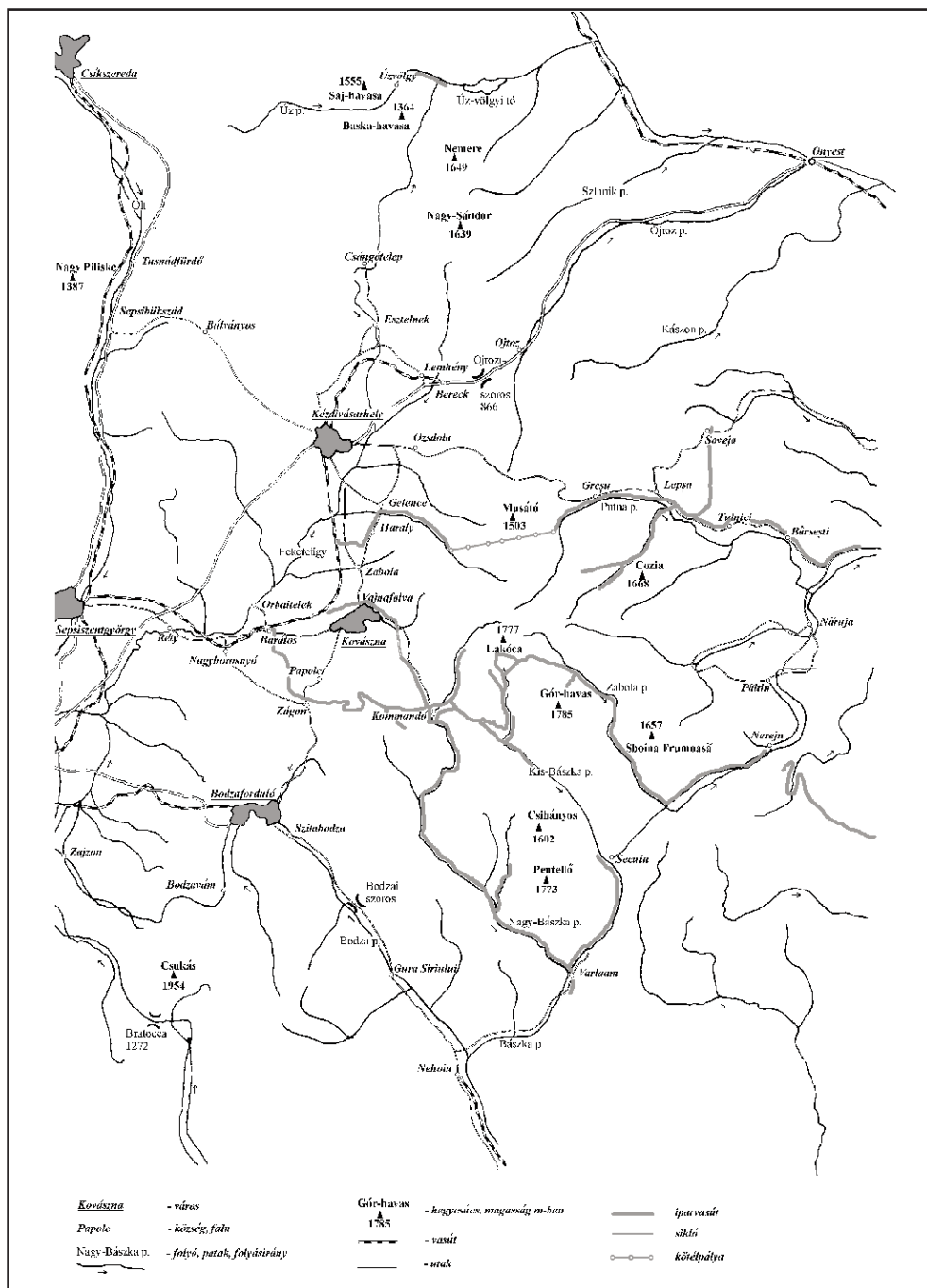
5. ábra Háromszéki erdőktermelő iparvasutak a harmadik katonai felmérés 1:75 000-es, a Hadtörténeti Múzeum gyűjteményében levő lapjain (lásd Irodalom 15.5.).
 Megfigyelendő: sem a barátosi, sem a zabolai vonalon nincs változás; a kommandói vonalon a hiányzó két részletet pótolták (lehetett térképészeti hiba is), a góri Nerejuig húzódik, építkeztek a Nagy-Bászkan is; a Nerejun túli kisvasút pályája megváltozott.





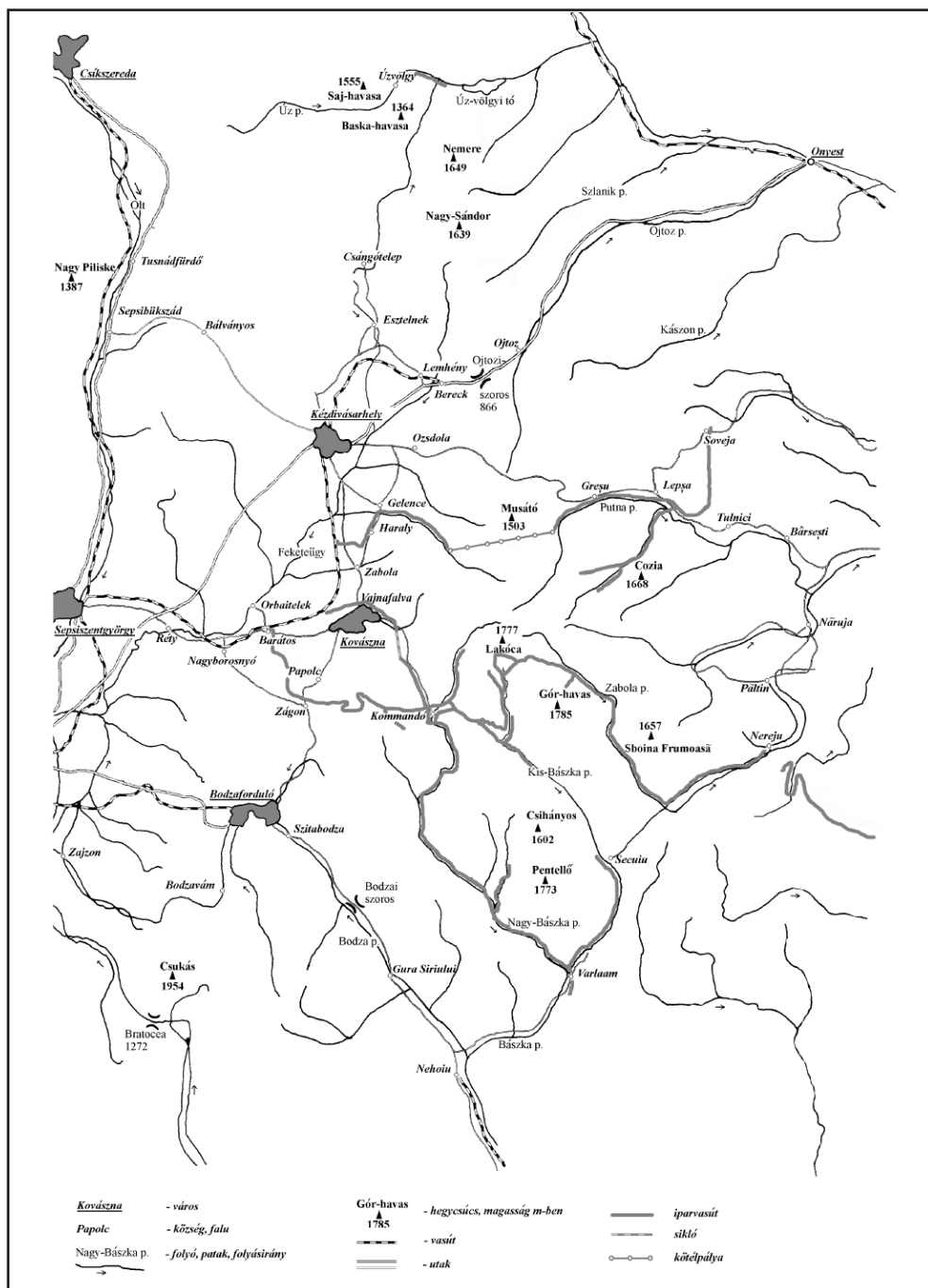
6. ábra Háromszéki erdőkitermelő iparvasutak a harmadik katonai felmérés 1:75 000-es, a Hadtörténeli Múzeum gyűjteményében levő lapjain (lásd Irodalom 15.6.). Megfigyelendő: a zabolai vonalat a Putnán meghosszabították; a kommandói vonalon nem észlelhető változás.





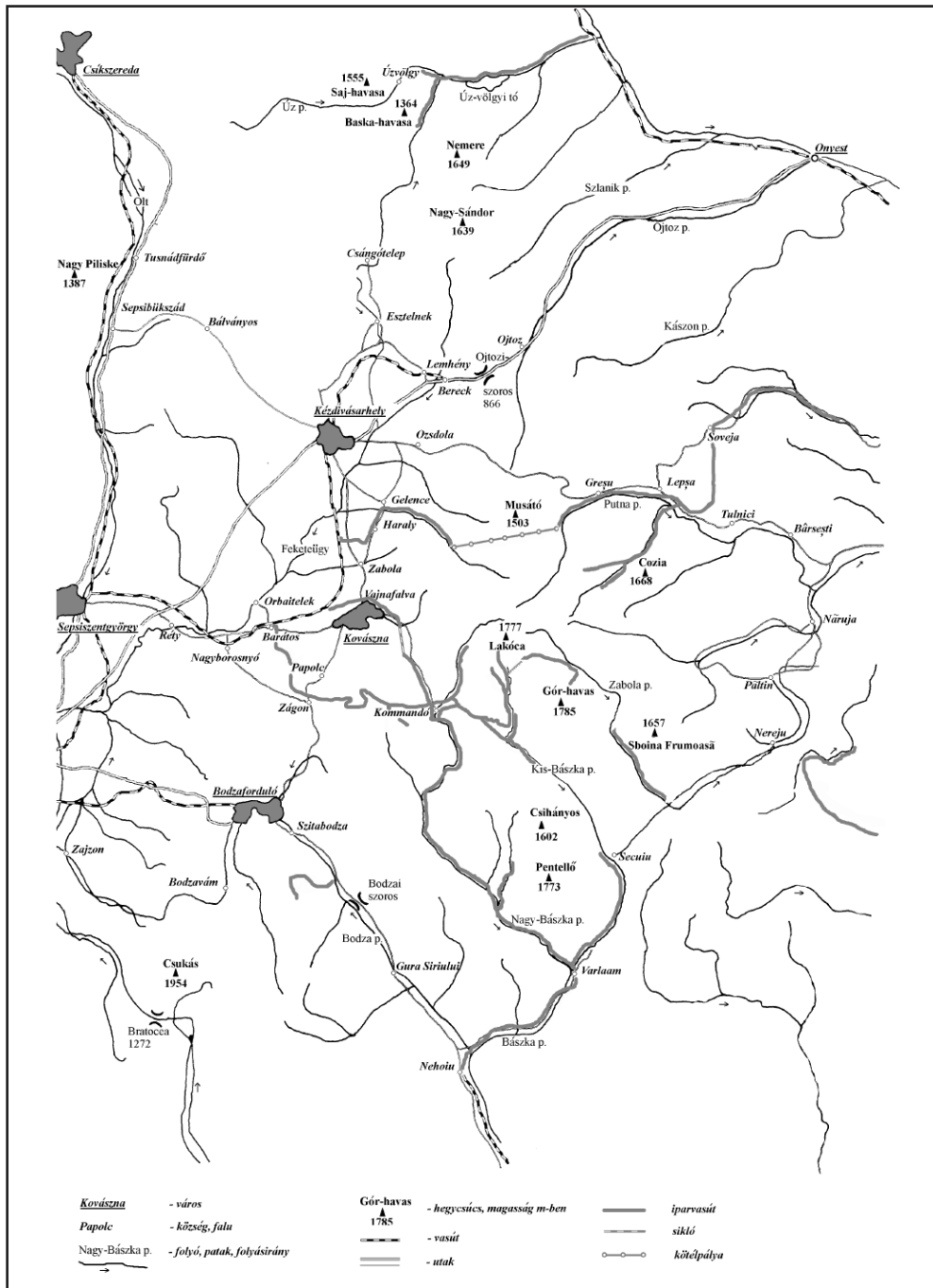
7. ábra Háromszéki erdőteremtő iparvasutak a harmadik katonai felmérés 1:75 000-es, a Hadtörténeti Múzeum gyűjteményében levő lapjain (lásd Irodalom 15.7, 15.8). Egyik vonalon sem észlelhető változás.





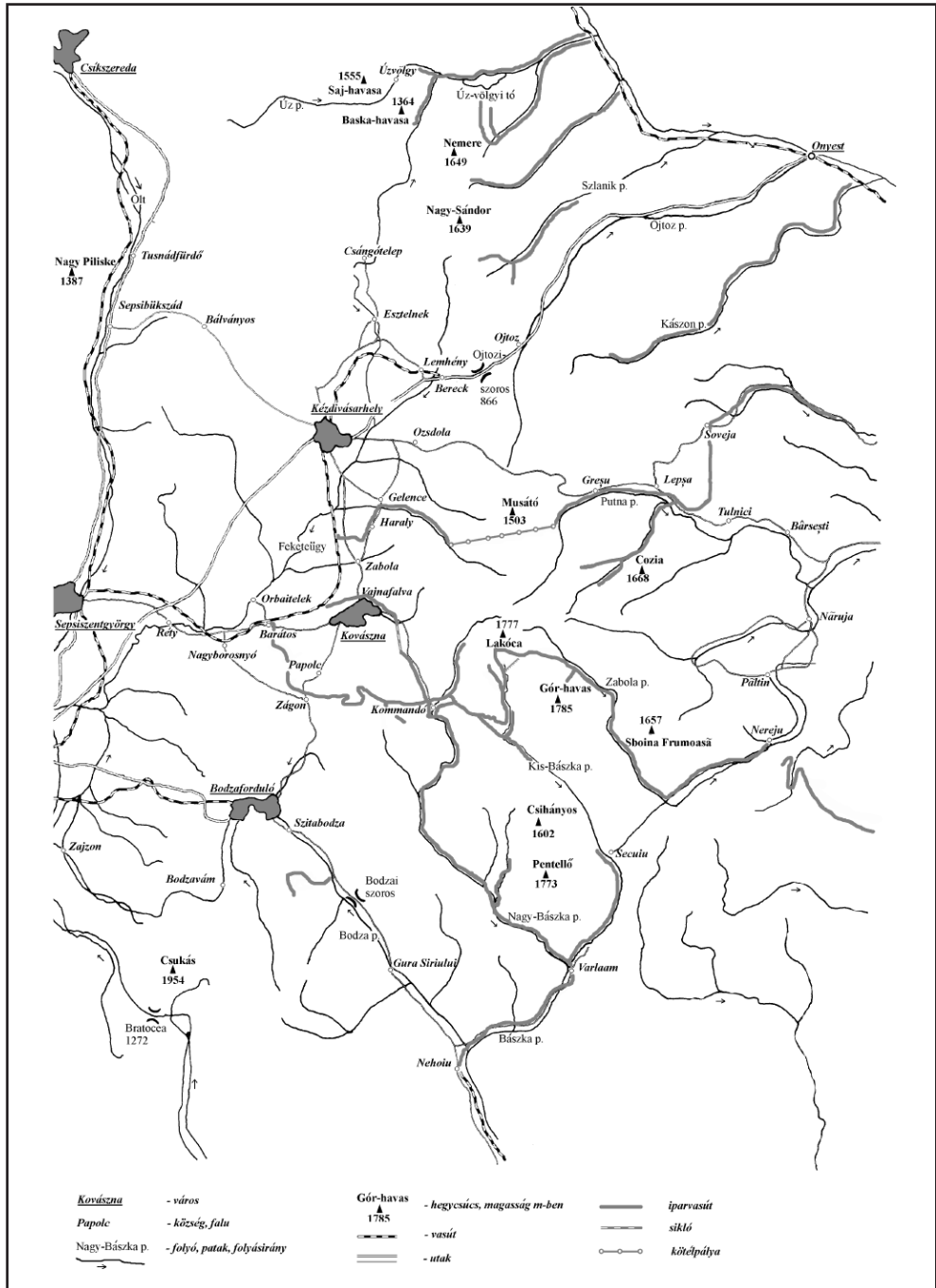
8. ábra Háromszéki erdőkitermelő iparvasutak a harmadik katonai felmérés 1:75 000-es, a Sz. N. M. gyűjteményében levő lapokon (lásd Irodalom 15.9.).





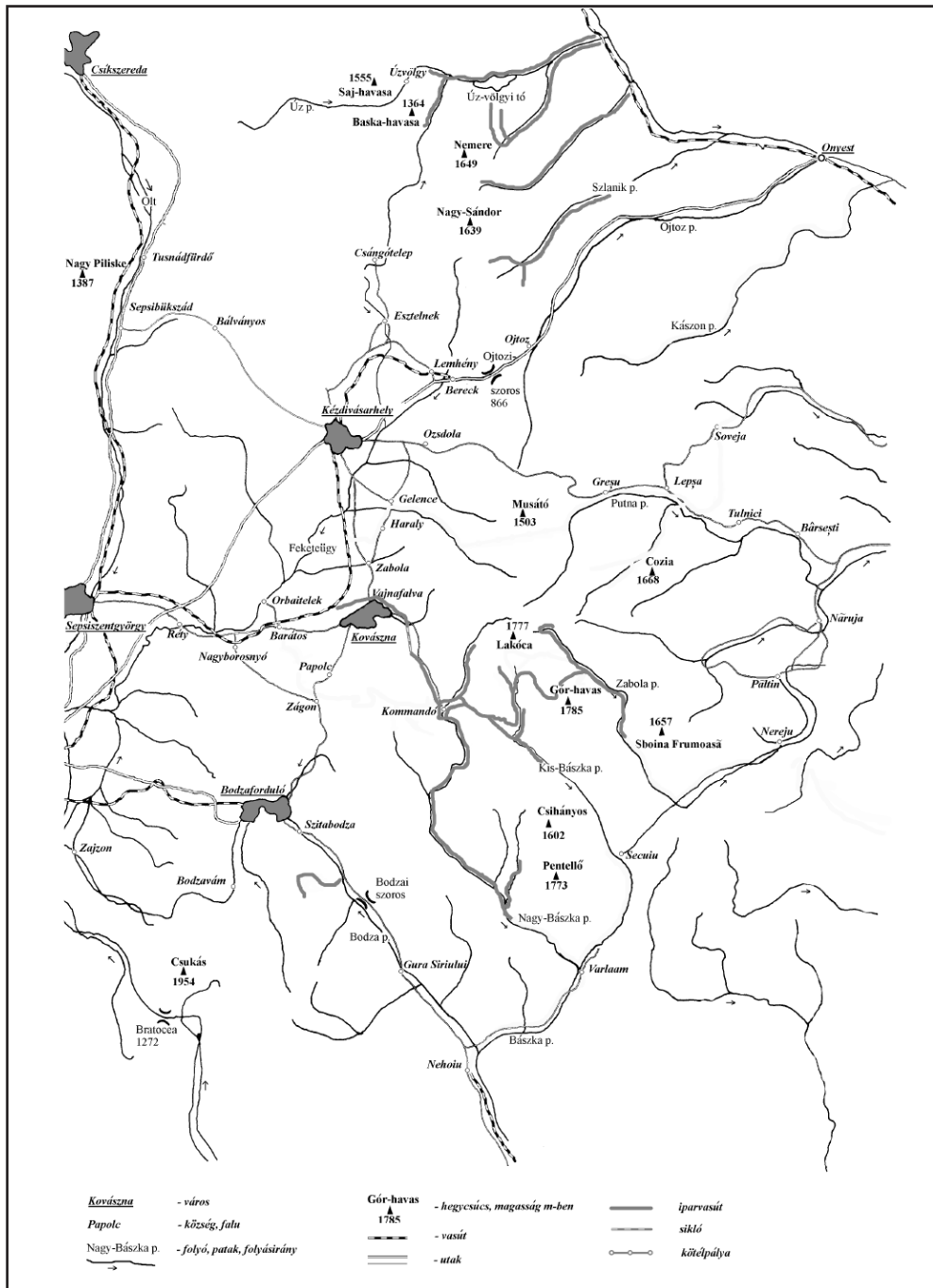
9. ábra Háromszéki erdőkitermelő iparvasutak az 1914–15-ös, 1:200 000-es katonai térképeken a Hadtörténeti Múzeum gyűjteményében (lásd Irodalom 16.1.).
Több hiba is van rajta, de a legszembetűnőbb a zabolai kötélpálya elrajzolása.





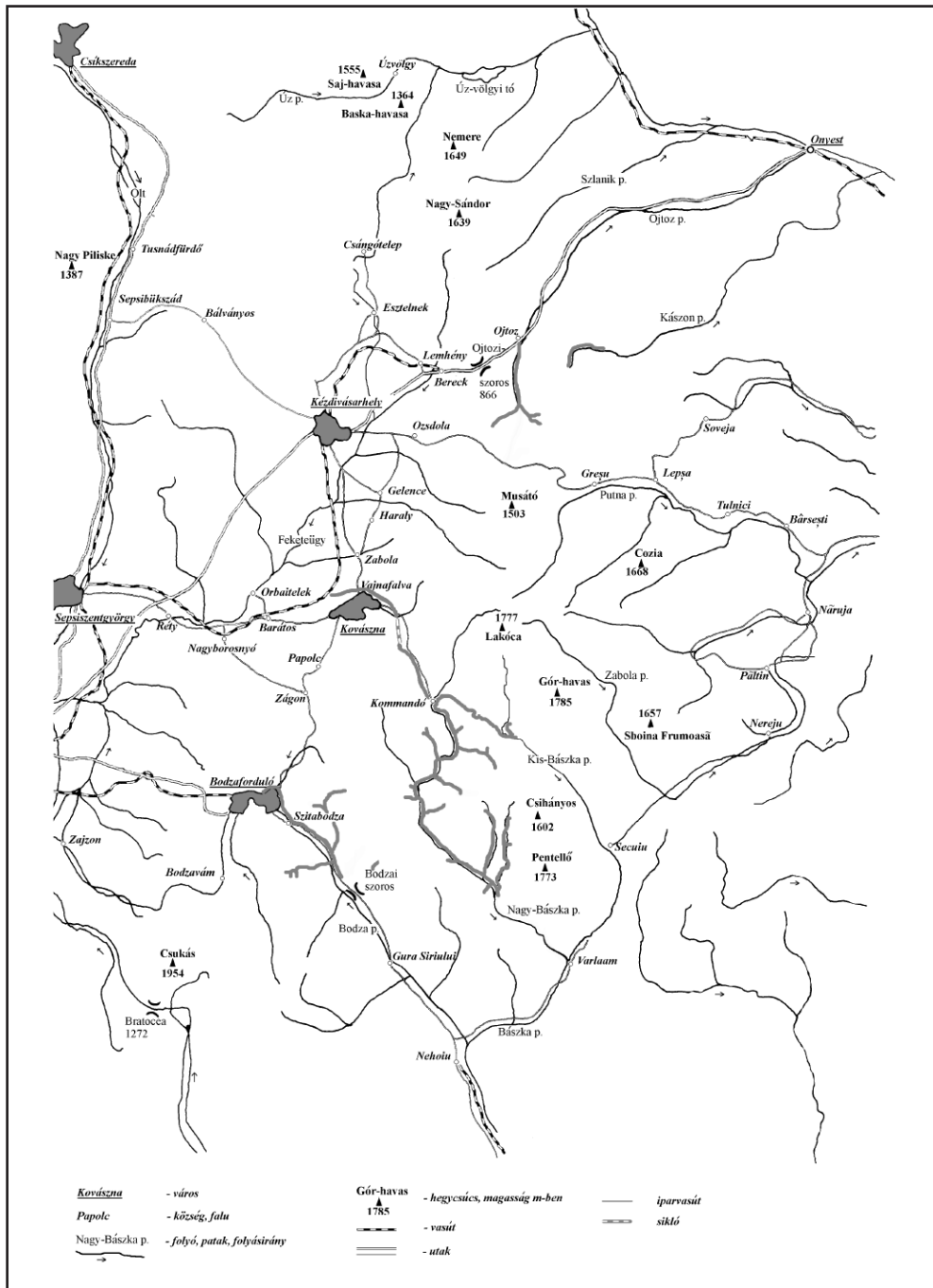
10. ábra Háromszéki erdőterületről iparvasutak az 1914–15-ös, 1:200 000-es katonai térképeken a Sz. N. M. gyűjteményében (lásd Irodalom 16.2.; nincs különbség ez és a 16.3. közt).





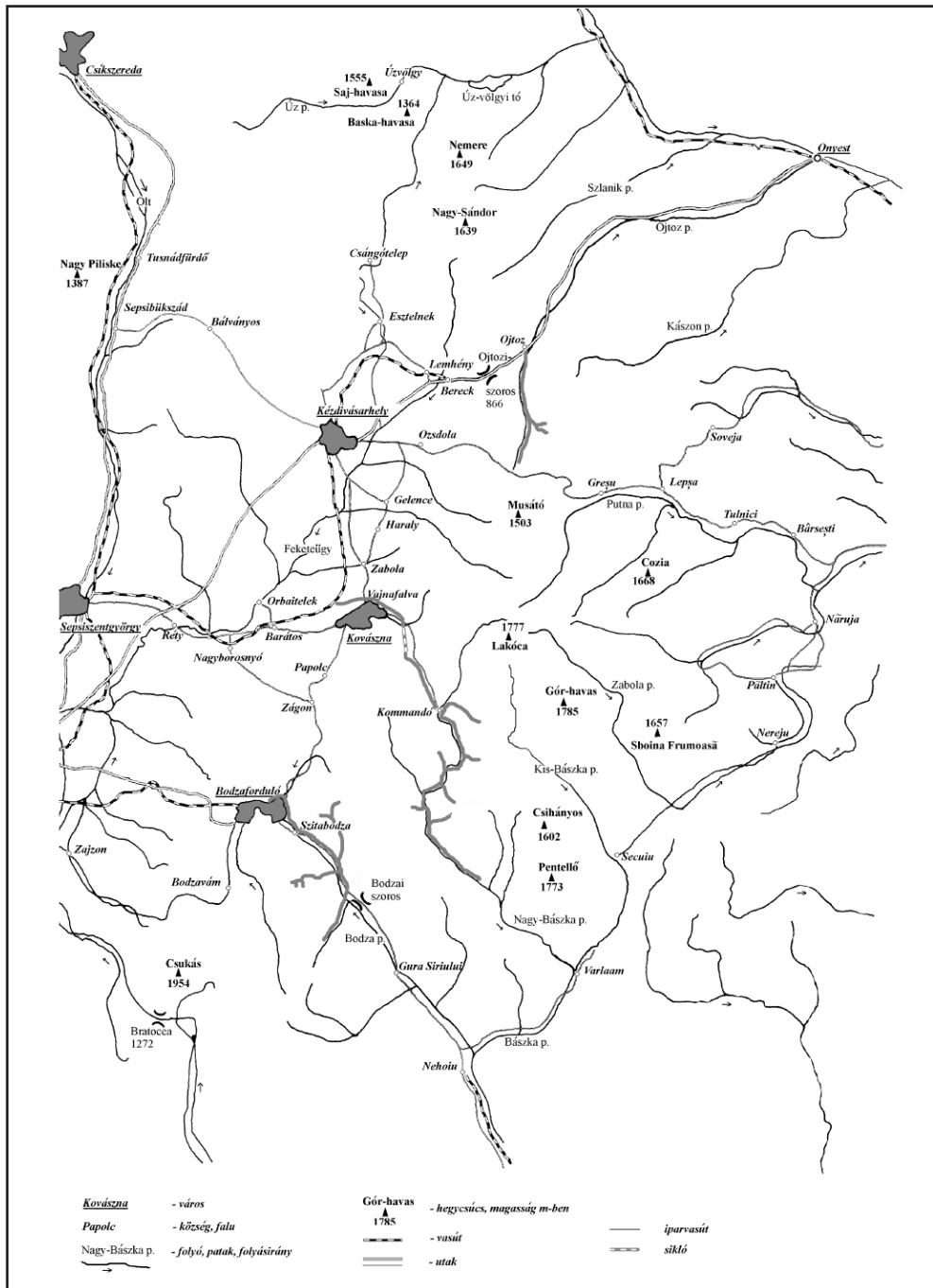
11. ábra Háromszéki erdőkitermelő iparvasutak az 1914-es, 1: 200 000-es Székelyföld-térkép alapján.





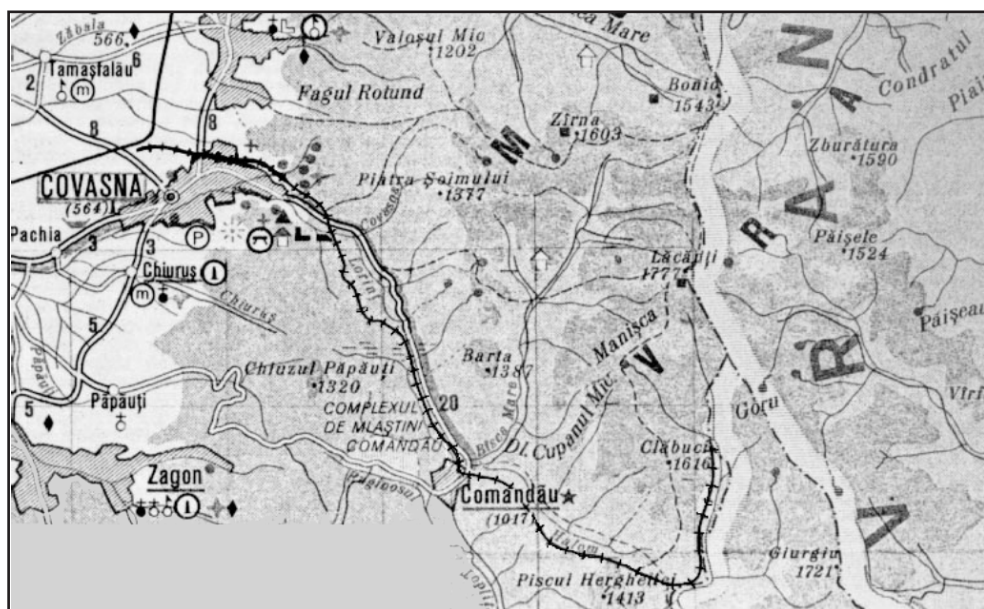
12. ábra Háromszéki erdőtermelő iparvasutak az 1962-es, 1:25 000-es román katonai térképeken.

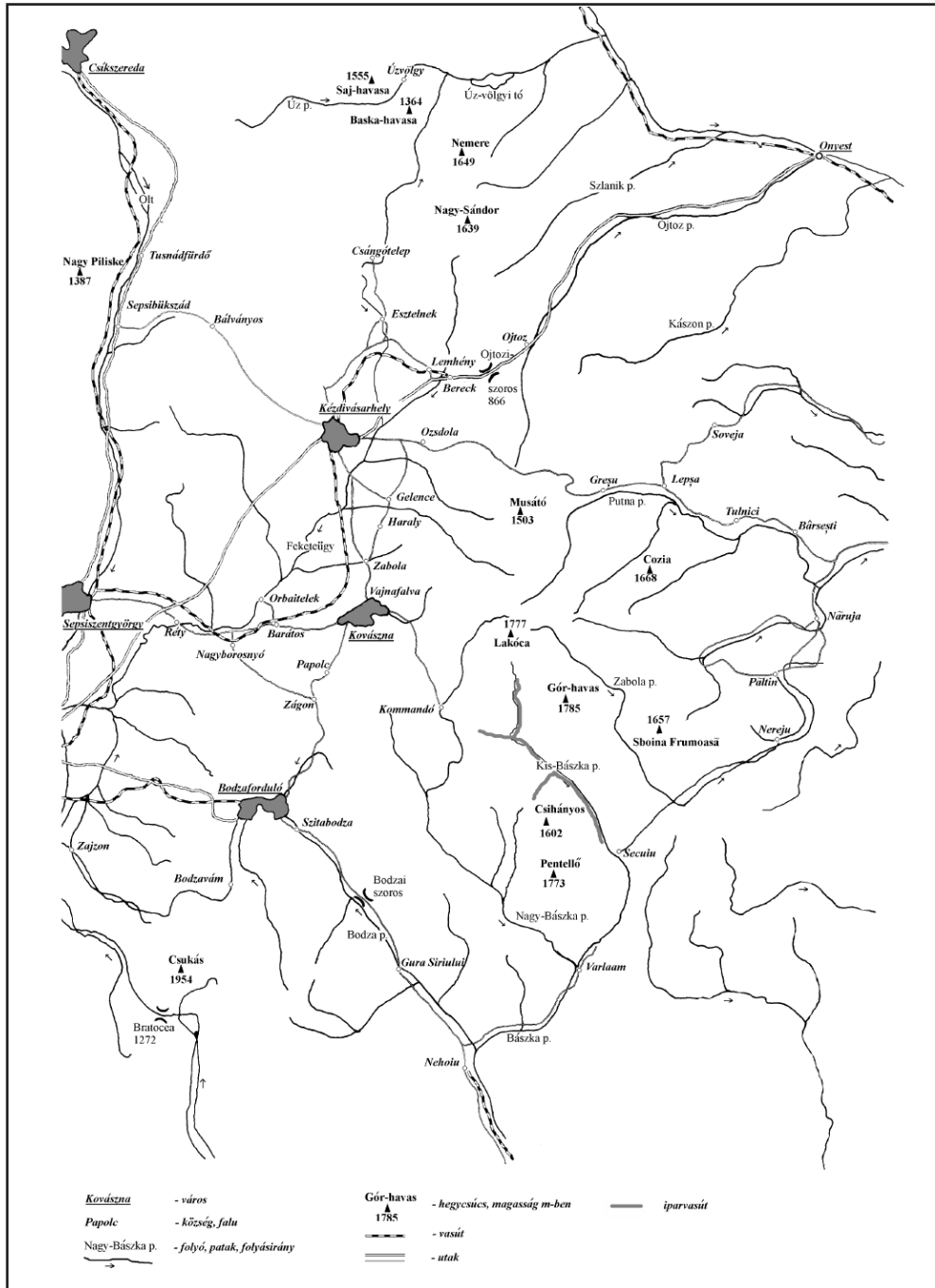




13. ábra Háromszéki erdőkitermelő iparvasutak az 1971-es, 1: 100 000-es Kovászna megye-térképén.

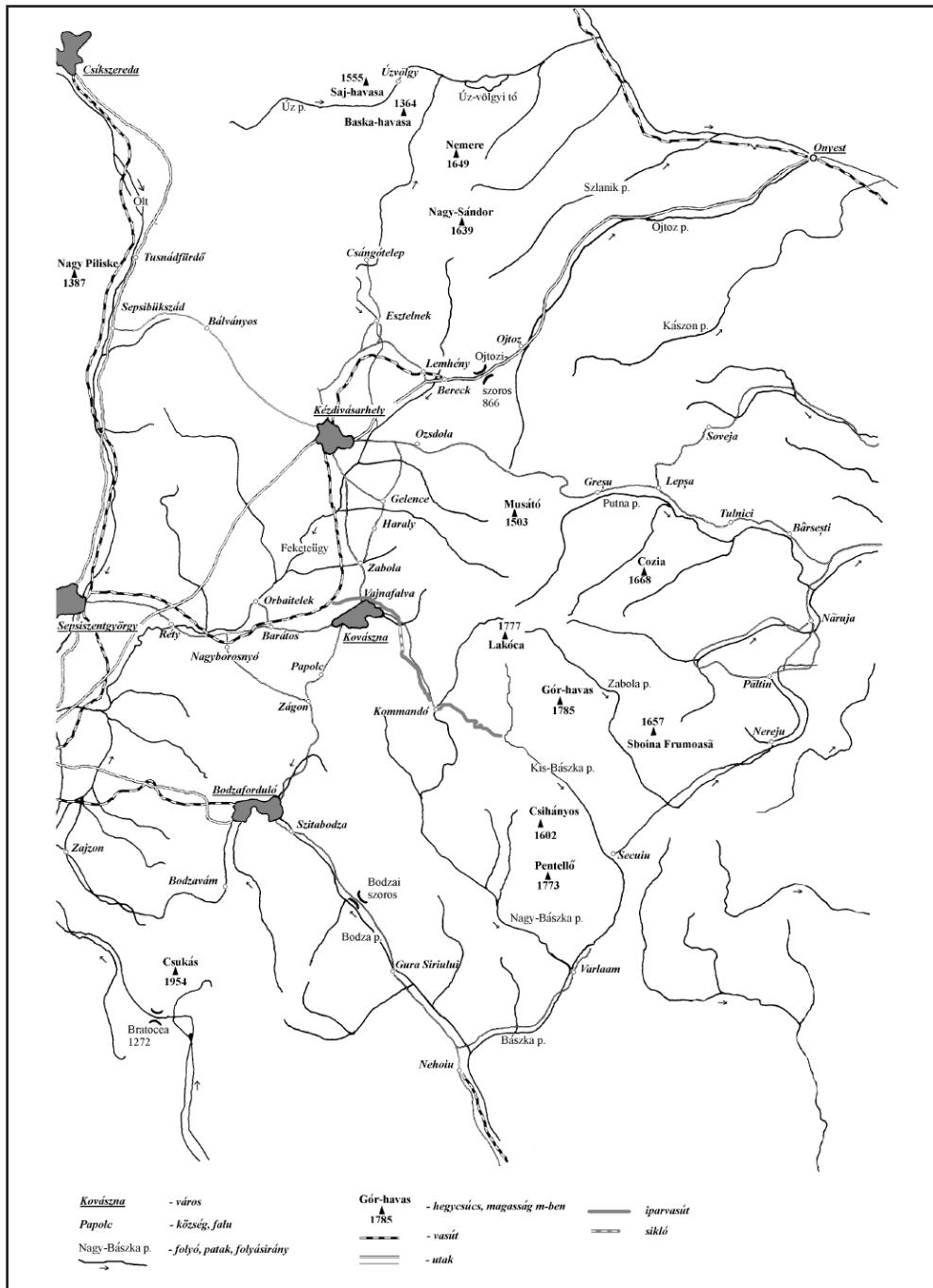






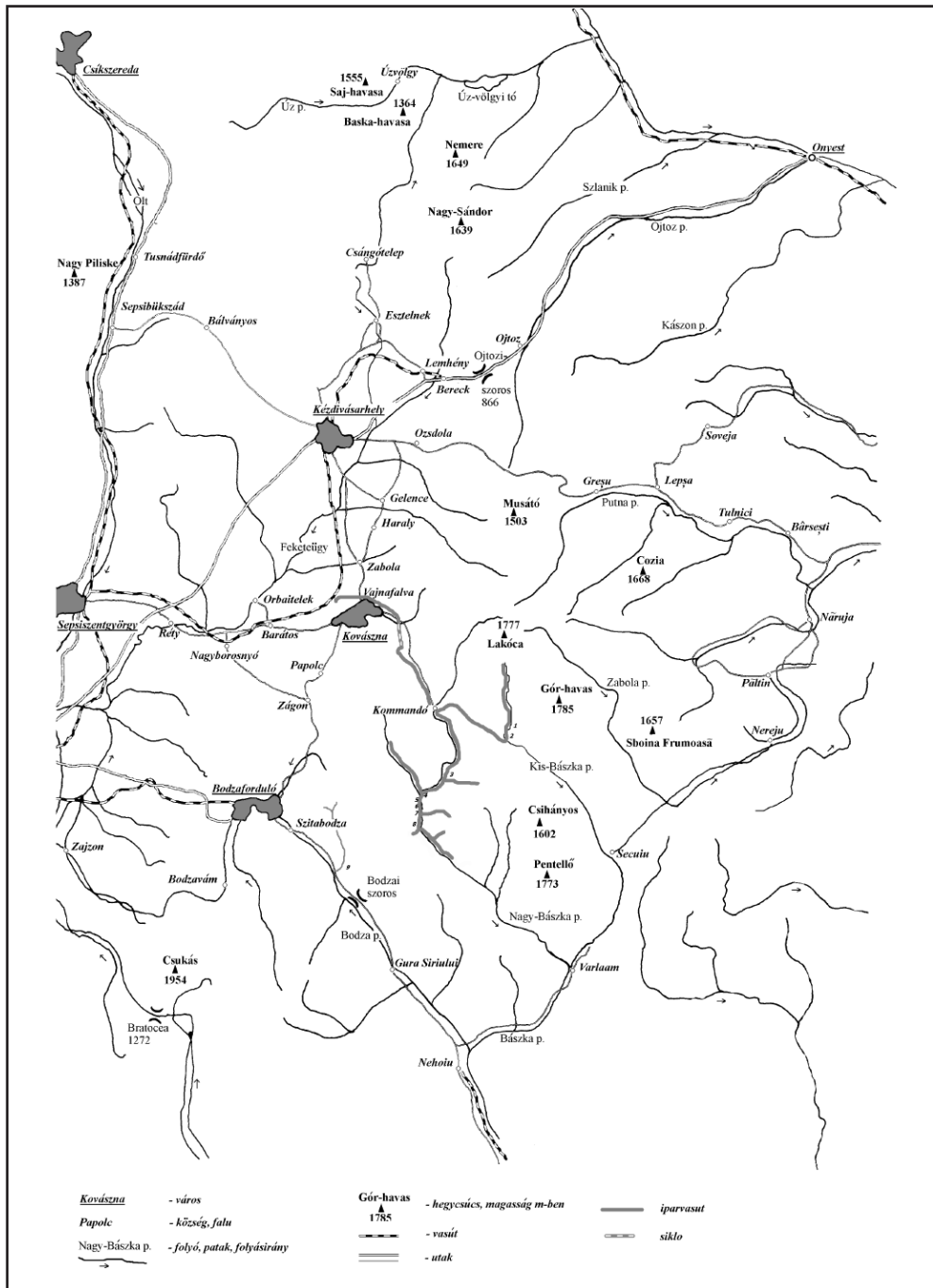
15. ábra Háromszéki erdőkitermelő iparvasutak az 1989-ben a Muntii Noștri sorozatban megjelent *Munții Vrancei* 1:100 000-es térképén.





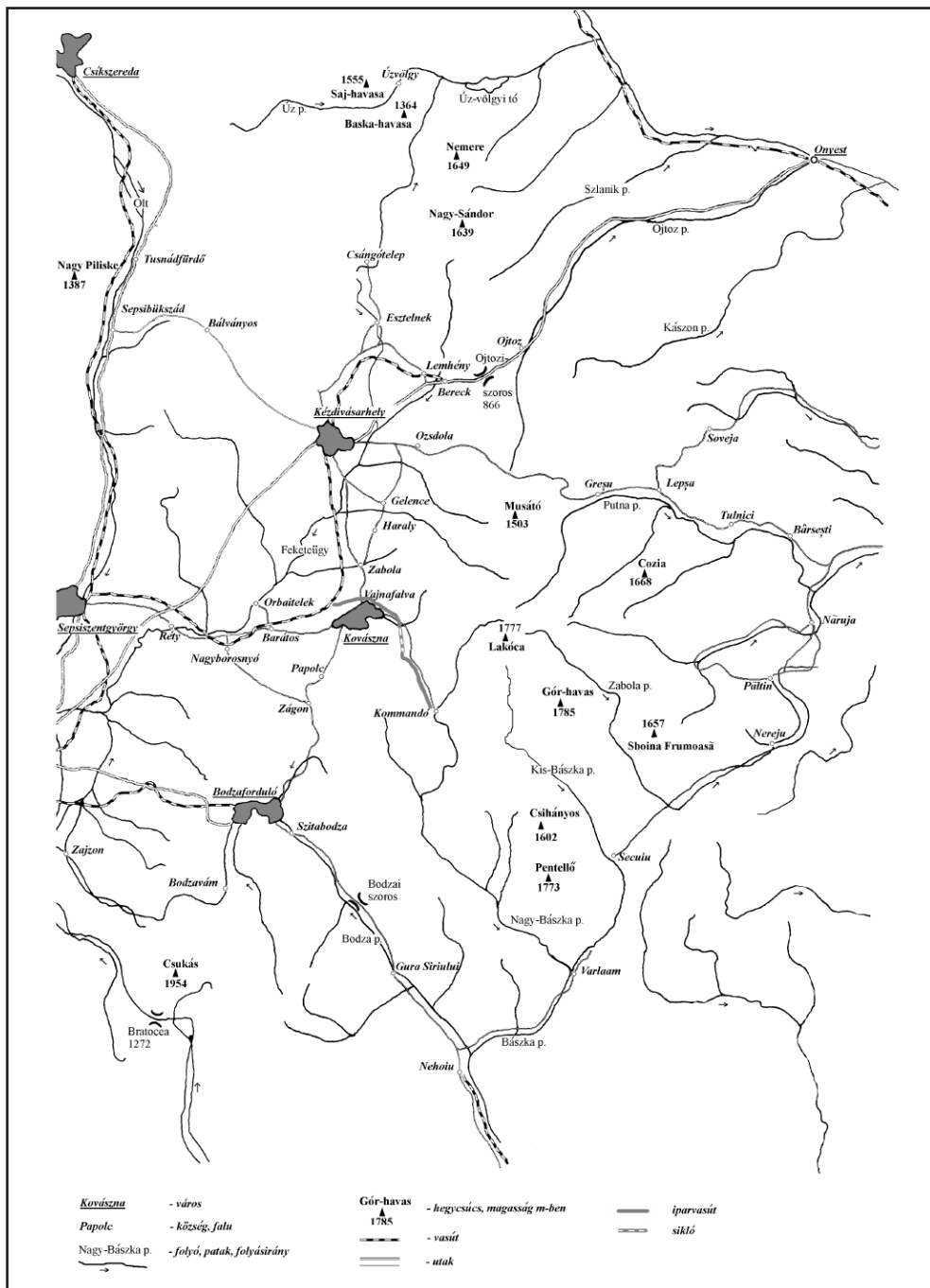
16. ábra Háromszéki erdőteremtő iparvasutak az 1992-es Komandó környékének honismereti térképén.

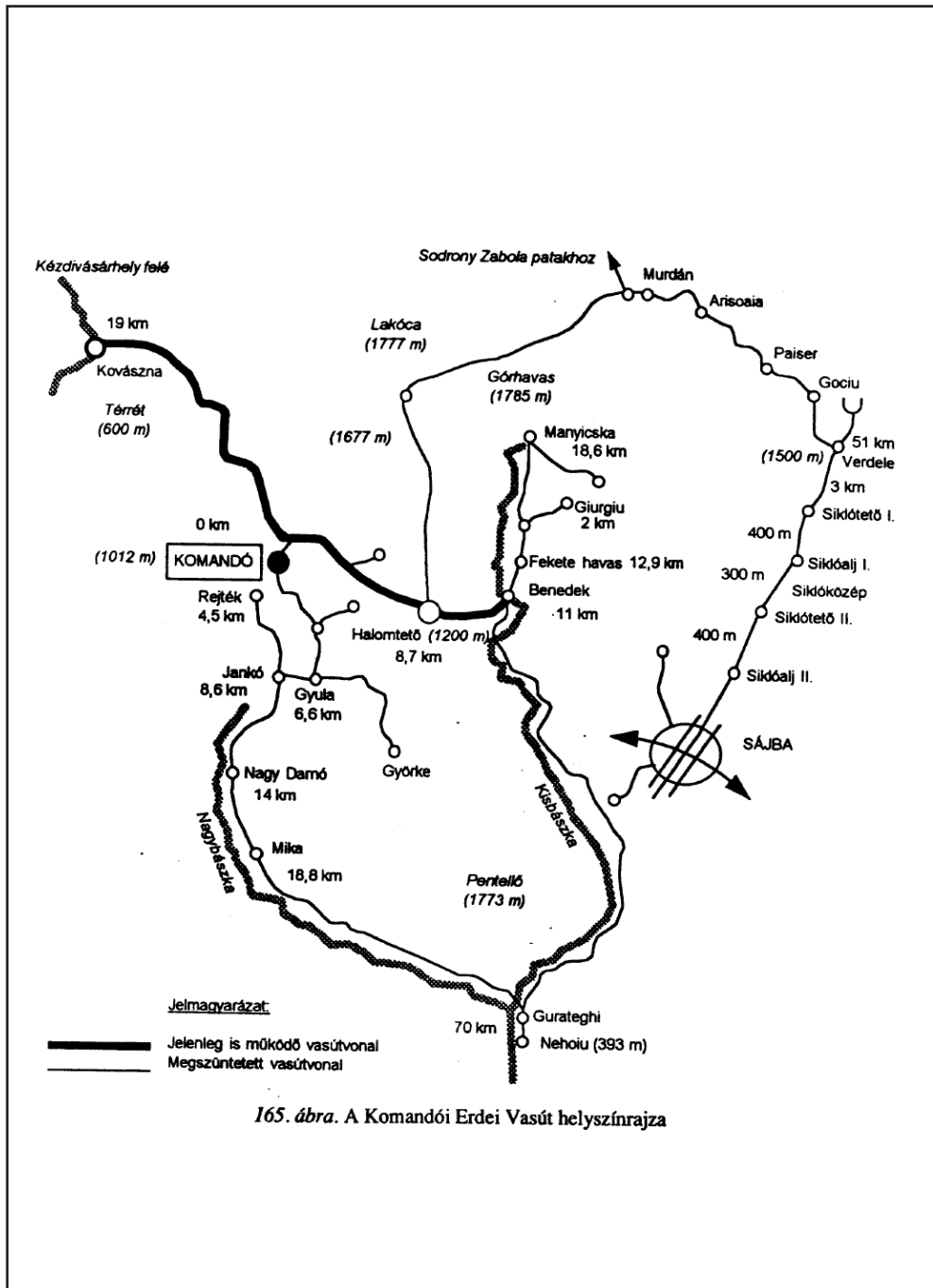




17. ábra Háromszéki erdőkitermelő iparvasutak KISGYÖRGY Z. *Háromszék térképe* címmel a *Háromszék* napilapban sorozatban közölt térképein (1992–1993).

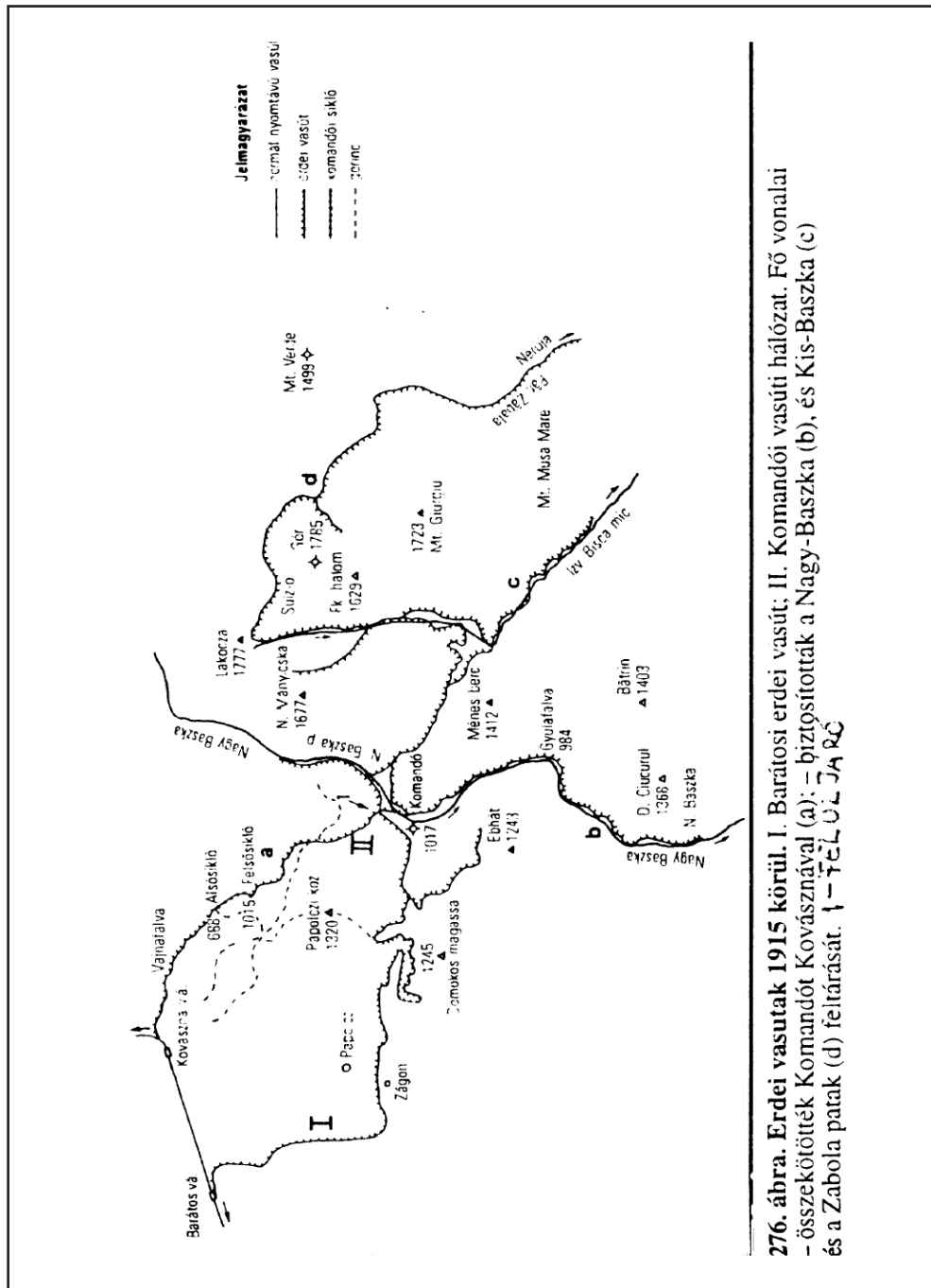






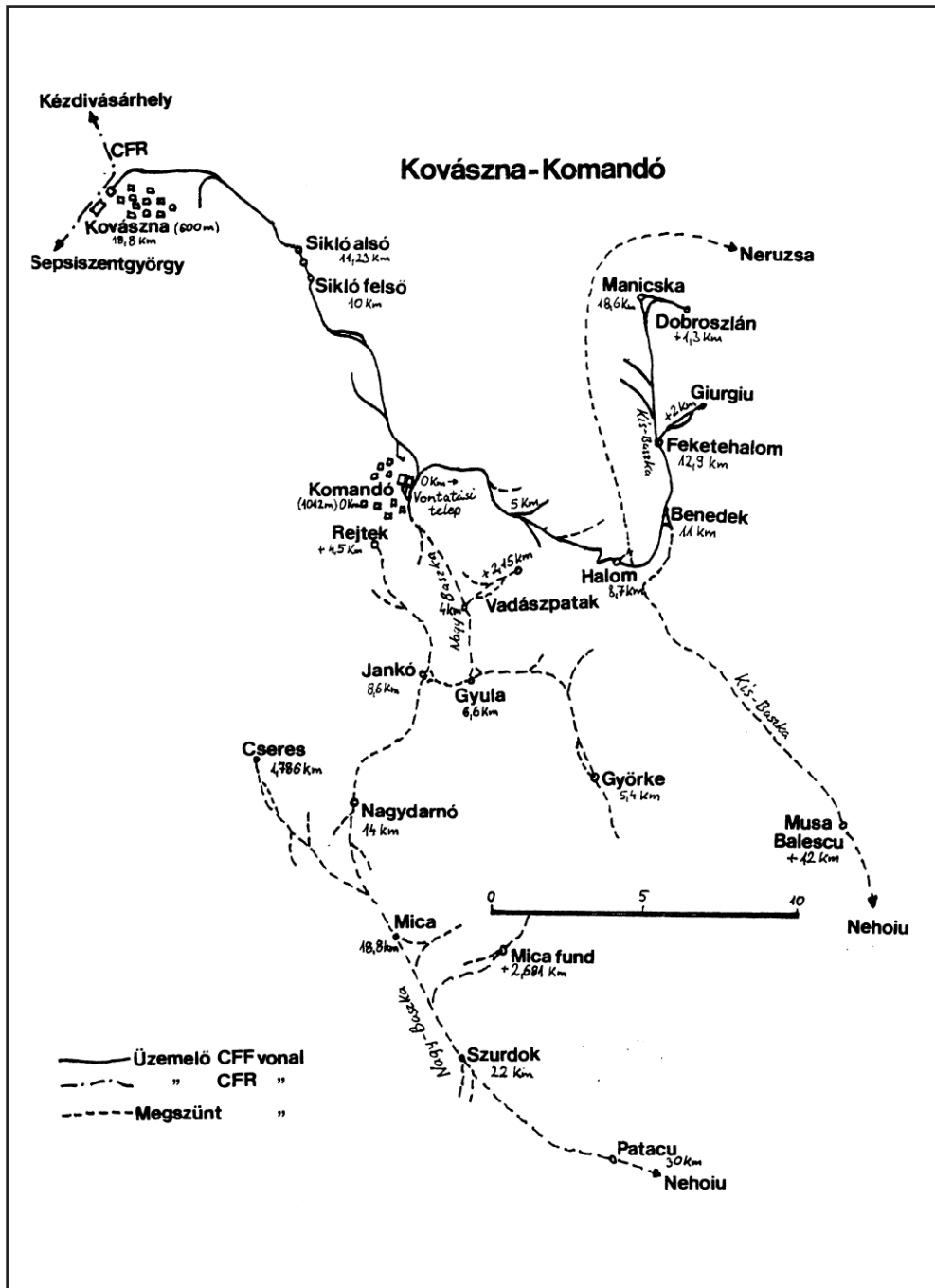
19. ábra Az 1998-ban megjelent HORVÁTH-KUBINSZKY *Magyar vasúti építkezések Erdélyben* című munka összegező térképe. (Tkp. GÁL S. 1980-as évbéli jegyzetei alapján, ennek feltüntetése nélkül.)





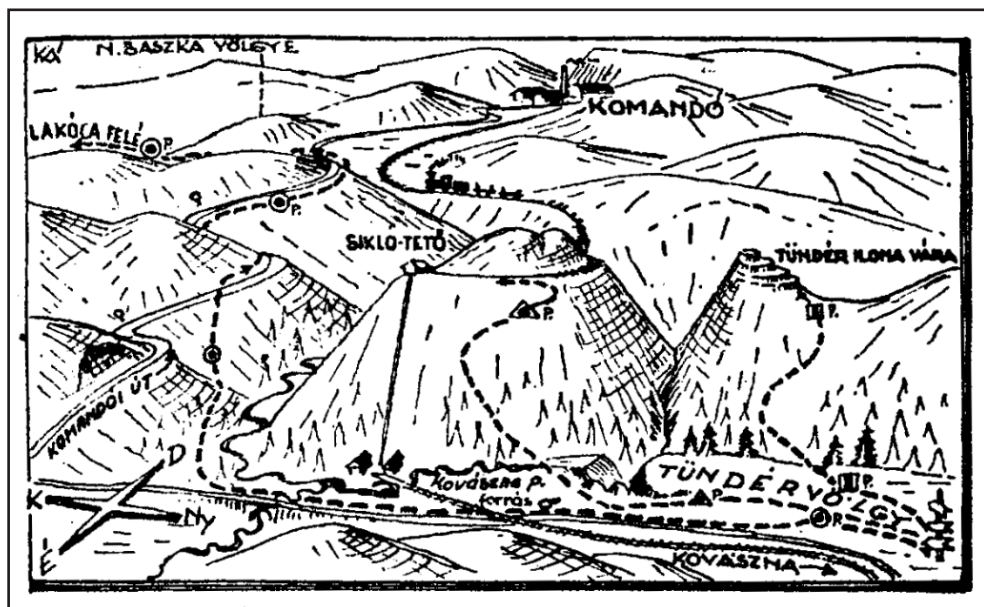
20. ábra Az 1999-ben megjelent KÁDÁR Erdő és nyelv – Válogatás a Kárpátok belső hajlata erdőgazdálkodásának magyar szókincséből című munka összegező térképe.
 Megj.: I. Felüljáró bejegyzés (utólagos, bizonyára a szerző által végzett kiegészítés a Székely Nemzeti Múzeum könyvtárában megtalálható könyvben.)

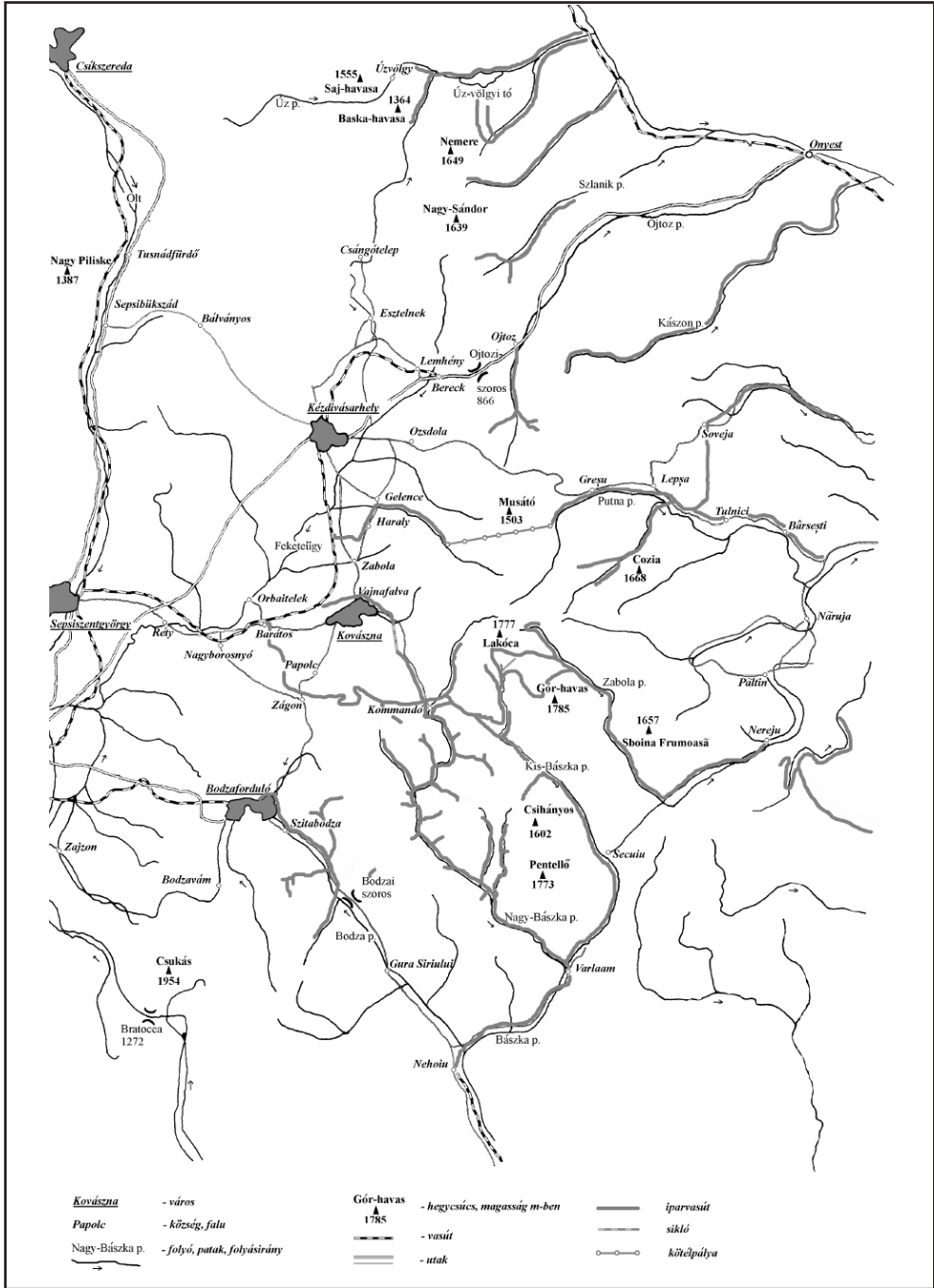




21. ábra Az 1994-ben, a veszprémi *Hobbym a vasút* című lapban megjelent helyzetlemző térkép. (Megj.: 1. CFF – Căile Ferate Forestiere, a 3. magyarizátnál is bizonyára erre gondolt a szerző és nem a CFR-re; 2. a lépték bizonyára km-ben van megadva.)







23. ábra Hármaszéki erdőteremtő iparvasutak a kezdetektől a harmadik katonai felmérés (1:75 000), 1914–15-ös (1:200 000), 1941-es (1:200 000), 1962-es (1:25 000), 1971-es (1:100 000), 1989-es (1:100 000), 1992–93-as (1:?) térképek alapján összesítve.

