

GIDÓ CSABA

AZ ERDÉLYI FŐVASÚTHÁLÓZAT KIÉPÍTÉSE

A történelem nem őrizte meg, hogy ki volt az első erdélyi, aki felszállt a közlekedést forradalmasító vonatra és kíváncsisággal a szemében s némi félelemmel a szívében csodálta a gőz erejével futó masina gyorsaságát. A nagy erdélyi utazó, Bölöni Farkas Sándor 1831-es angliai tartózkodása idején talán elsőként ültetett fel a vonatra és tapasztalhatta meg a gőzmozdony erejét, az új technika csodáját. Naplójában így írt élményeiről: „Liverpoolból Manchesterig a gőzszekérrel jöttünk. Az emberi elmének egyik legnagyobb diadalma a Gőzszekér. A város végén felültünk a szekérre mintegy 130-an, ezen utat Manchesterig, – egy óra és fél minuta alatt tettük meg. De néha 58 s még 57 minuta alatt is megfutja ezen utat a Gőzszekér. Sem madár, sem a legsebesebb vágató ló ily gyorsasággal nem haladhat. Különösen gyönyör nemét érzi az ember, midőn egyik városból, csak nem egyszerre a más megszerezte városban teremhet.”¹

Az erdélyi reformnemzedék függetlenül etnikai hovatartozásától korán felismerte a vasútban rejlő lehetőségeket, és lehetőségeikhez mérten igyekezett közbenjárni a bécsi udvarnál a vasút érdekében. Az erdélyi vasútvonalak irányát meghatározta az Erdélyi-szigethegység által okozott természetföldrajzi akadály. A korszak vasúttervezői számára komoly fejtörést okoztak a magas hegyek, vízvásztók, ezért a vonalakat folyóvizek völgyében tervezték, vállalva ezzel a kanyargós, hosszabb utak építését. Az első erdélyi vasútvonaltervek Aradtól indultak ki, a Maros folyó vonalát követték és Nagyszében, illetve Brassó városok bekapcsolását tartották prioritásnak. Gondot okozott, hogy hogyan lehetne Kolozsvárt bekapcsolni a hálózatba. Kezdetben Kolozsvárt Debrecen kiindulási ponttal a lankásabb szilágysági dombokon keresztül vagy Gyulafehérvár irányából tervezték megközelíteni.

A reformkori nemzedék által megfogalmazott terveket egybefogta a Széchenyi István által vezetett szakértői csoport, amelyben részt vett Kovács János, Sasku Károly, Clark Ádám, Csányi Dániel, Tasner Antal és Burján János. A Széchenyi nevével fényjelzett csoport 1848 januárjára kidolgozta az első Kárpát-medencei vasúthálózat-tervezetet. Eszerint az erdélyi fővasútvonal Arad, Gyulafehérvár, Székelyudvarhely érintésével az Ojtozi-szoroson hagy-

¹ BÖLÖNI FARKAS Sándor: *Utazás Észak Amerikában*, Kolozsvár, 1834, 9. p.

ta volna el Erdélyt, és haladt volna keleti irányba a dunai és a fekete-tengeri kikötők felé.² A fővonal mellett a tervezetben szerepelt egy szamosvölgyi vonal, amely Debrecenből indult és Szatmárnémetit, Kolozsvárt, illetve a Szilágyságot kapcsolta volna be a vasúti forgalomba.

Széchenyi István mint az első felelős magyar kormány közlekedési minisztere 1848 májusában elrendelte a Fiume, illetve a Szatmár és Arad irányába épülő vaspályák, majd az Arad–Gyulafehérvár, illetve a Szatmár–Dés–Kolozsvár vasútvonalak felmérését.³ A tervek ismertté válása után Nagyvárad, Váradolaszi és Kolozsvár városok küldöttségei 1848. július 18-án találkoztak Pesten az Arany Sas vendéglőben, és elhatározták egy közös bizottság megszervezését, amely érdekeiket képviseli a kormánynál a Nagyvárad–Kolozsvár vasútvonal ügyében.⁴ A bizottság elkészítette az *Elsődleges terv-javaslatot*, amelyet *Szolnokon, Nagyváradon, Kolozsváron keresztül vezetendő országos keleti fővasút* címmel elküldtek Széchenyinek.⁵ A tervezetben Nagyvárad–Kolozsvár vonal előnyeit taglalták, és a további vonalvezetésre a Maros, majd a Küküllők völgyét ajánlották. A vasút érintette volna a legjelentősebb erdélyi városokat, ásványkincslelőhelyeket. Az erdélyi elit lobbitevékenységének köszönhetően megszületett *A Kolozsváron keresztül keletnek vezetendő vaspálya* iránt című törvényjavaslat.⁶ A törvényjavaslatot 1848. szeptember 25-én szavazta meg a felsőház és a XLII. törvénycikként fogadták el.⁷ Széchenyi is ekkor már elfogadhatónak találta az Erdélyi-szigethegységen keresztül megépülő vonal tervét.

Az 1848–1849-es forradalom elbukása azonban új helyzetet teremtett az erdélyi vasútvonalak tervezése terén. A bécsi udvar érdekei kerültek előtérbe, így fő célként a birodalom ipari központjai, valamint a bánási és dél-erdélyi ásványkincsekben gazdag területek közti vasúti kapcsolat megteremtése lett elsőrangú kérdés.

A vasútügyet birodalmi szinten egységesen próbálta kezelni a bécsi udvar; 1851-re kidolgoztak egy birodalmi vasúthálózat-tervezetet, amelyben 12 fővonal kiépítése szerepelt Magyarország és Erdély területén. Erdély esetében felmerült az Arad – Nagyszében – román határszél – Brassó, va-

² SZÉCHENYI István: *A magyar közlekedési ügyről*, Könyvtérképesítő Vállalat, Budapest, 1987 (a *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*, Pozsony, 1848 reprintje).

³ EGYED Ákos: *A korszerűsödő és hagyományörző Erdély*, I., Pallas-Akadémia Kiadó, Csíkszereda, 1997, 130–131. p.

⁴ Arhivele Naționale Direcția Județeană Cluj [Román Országos Levéltár Kolozs Megyei Kirendeltsége – a továbbiakban: ANDJC] Construirea căii ferate Oradea-Cluj-Brasov [Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vasútvonal építése] 1848–1869. I/3.

⁵ EGYED Ákos: Széchenyi István hatása Erdélyben, In: SOMAI József (szerk.): *Széchenyi és Erdély*, Romániai Magyar Közgazdász Társaság, Kolozsvár, 2002, 44. p.

⁶ EGYED Ákos: Régiók versengése a vasútért Erdélyben a 19. század közepén (1848–1873), *Erdélyi Múzeum*, 62. (2000), 46–58. p., 49. p.

⁷ *Uo.*, 50. p.

lamint Gyulafehérvár–Kolozsvár vonalak kiépítése.⁸ A vasúti beruházások által megnövekedett állami kiadások pénzügyi zavart idéztek elő. A bécsi kormány 1855-ben kénytelen volt eladni a már megépült vasutakat. Az államvasutak eladásából három magántársaság keletkezett: a Cs. Kir. Szabadalmazott Osztrák Államvaspálya Társaság,⁹ a Szabad Lombard-velencei és Közép-olaszországi Vaspályatársulat és a Tisza-vidéki Vasúttársaság.¹⁰ Az abszolutizmus korában szerveződtek meg a Kassa–oderbergi, Első Erdélyi és a Magyar Északi Vasúttársaságok.

Így az osztrák kormány áttért az államilag támogatott magán vasúthálózati rendszerre. Porosz minta alapján bevezették a kamatbiztosítási rendszert.¹¹ A kormány a vasút jövedelmezőségéért kezességet vállalva igyekezett felkelteni a pénzügyi világ érdeklődését a vasútépítés iránt. Ez a magántőke számára kiváló üzlet volt, ez jól látható azon is, hogy 1855–1860 között felerősödött a vasútépítés, és Magyarországon mintegy 1614 km hosszú vasútvonal épült.¹² Ekkor kapcsolódtak be a vasúti forgalomba az Erdély határvidékén fekvő városok, így 1857 novemberében Temesvár, 1858 áprilisában Nagyvárad, majd 1858 októberében Arad. Úgyszintén ekkor épültek meg az első bányászati vasútvonalak: Oravicabánya–Jaszenova (1856), Szeged–Temesvár (1857), Temesvár–Báziás (1858), Anina–Oravicabánya (1863).¹³

Az erdélyi vasútépítkezés hőskora

Az 1850-es évekre két erdélyi vasútvonal építési terve körvonalazódott. Az egyik javaslat, amely mellett Nagyszeben érvelt és a bécsi kormány is támogattott, az Arad–Gyulafehérvár–Nagyszeben–Vöröstorony vonal volt. A ter-

⁸ UJHELYI Géza: *A vasútiügy története*, Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt., Budapest, 1910, 111. p.

⁹ A Cs. Kir. szab. Osztrák Államvaspálya Társaság 1855-ben jött létre (ÁVT, ritkábban OÁVT, németül rövidítése StEG). Az osztrák államtól átvett vasútvonalak mellett a Bánságban jelentős földterületekkel és bányákkal rendelkezett. Vasúthálózata 1890-ig osztrák területen 1350 km, míg magyarországi területen 1500 km hosszú volt. A vasúttársaság magyarországi vonalai 1891-ben állami tulajdonba kerültek.

¹⁰ POGÁNY Mária: *Vállalkozók, mérnökök munkások a magyar vasútépítés hőskorában (1845–1873)*, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1980, 13. p.

¹¹ A kamatbiztosítási rendszer lényege az, hogy az állam vállalta egy adott vonal évi meghatározott százaléku – általában 3-5% – nyereségét akkor is, ha a tényleges gazdasági eredmények nem tették lehetővé osztalék fizetését. Az állam a befektetőknek veszteség esetén is biztosította a nyereséget. MAJDÁN János: Baross Gábor, a „vasminiszter”, In: LENGVÁRI István (szerk.): *In memoriam Barta Gábor. Tanulmányok Barta Gábor emlékére*, JPTE TK Kiadó Iroda, Pécs, 1996, 382. p.

¹² POGÁNY: *i.m.*, 14. p.

¹³ JANCÓSÓ Árpád: *Az Oravica–Anina hegyi vasút története*, Erdélyi Múzeum Egyesület, Kolozsvár, 2013, 10. p.

vezet mellett felhozott legfontosabb érv az volt, hogy így a legrövidebb úton és olcsón el lehetne érni a havasalföldi román területeket és a dunai kikötőket. Az osztrák gazdasági érdek is ennek a vonalnak a kiépítését sürgette, hiszen ezzel elérhető közelségbe kerültek az ásványi kincsekben gazdag dél-erdélyi területek. Az akkori számítások szerint az Arad–Vöröstorony 311 km hosszú vasút 31,5 millió forintba került volna.¹⁴ A Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó–Bodzaforduló vonal tervét támogatta az erdélyi magyar társadalom, valamint a brassói szász és a román közösség. Az 541 km hosszú vasút azonban nehéz terepen haladt, és a költségeit 67,5 millió forintra tették.¹⁵

Az erdélyi vasútépítés hosszan tartó vitája végül úgy tűnt, hogy 1864. június 5-én eldőlt, amikor a bécsi kormány elrendelte az Arad–Alvinc–Gyulafehérvár vonal kiépítését államköltségen.¹⁶ A kabinet azonban nem döntött arról, hogy a vonal Gyulafehérvártól Brassó vagy Vöröstorony felé fog-e továbbépülni.

A törvényhozás 1865. augusztus 10-én az Arad–Gyulafehérvár vonalat *Első Erdélyi Vasút* néven engedélyezte. A főrésztvényesek bécsi befektetők, valamint a petrozsényi állami kőszéntelep kiaknázására alakult brassói bányatársulat részvényesei voltak. Az állam 14 millió forint társulati tőkében 2 820 172 forinttal vett részt. A vonal építési jogát a bécsi Klein testvérek nyerték el.¹⁷ A vasút építése lassan haladt a nehéz terep és a rossz időjárás miatt. Nem várt gondot okozott, hogy a belföldi gyárak a szükséges síneket nem tudták idejében elkészíteni, és azokat Angliából kellett beszerezni.¹⁸ Így az Arad–Gyulafehérvár vasút átadására csak az osztrák–magyar kiegyezést követően, 1868. december 22-én került sor. A Piski–Petrozsény szárnyvonalon 1870. augusztus 28-án indult meg a forgalom.¹⁹

A kiegyezés utáni új magyar kormány közlekedéspolitikáját az erdélyi Mikó Imre közlekedési miniszter határozta meg, aki 1867-ben felvázolt vasútpolitikájában visszatért a Széchenyi-féle elképzeléshez, amely szerint a vasútvonalaknak az ország központjából, Budapestről kell négy főirányba kisugározniuk, s az országot mintegy négy szelvényre hasítva, a háló alapszállit kell képezniük.²⁰ Mikó szerint az egyik legfontosabb fővonal az erdélyi, amely Nagyváradról kiindulva Kolozsváron keresztül Brassó irányába

¹⁴ MUREȘANU, H.: Proiecte privind construirea primelor căi ferate în Transilvania, In: *Anuarul Institutului de istorie și arheologie Cluj-Napoca. XVII. 1974*, Editura Academiei Republicii Socialiste Române, 1974, 273. p.

¹⁵ *Uo.*

¹⁶ VAJDA, Ludovic: Prima cale ferată din Transilvania, In: *Acta Musei Napocensis VIII.*, Muzeul de Istorie Cluj, 1971, 289. p.

¹⁷ EGYED Ákos: *Falu, város, civilizáció*, Kriterion Könyvkiadó, Bukarest, 1981, 153. p.

¹⁸ KÉPESSY Árpád: *A magyar vasútügy története*, Wodiner, Budapest, 1908, 67. p.

¹⁹ UJHELYI: *i.m.*, 163. p.

²⁰ *Uo.*

és onnan a Bodzai-szoroson keresztül Galacig vezetne. Ebből a fővonalból ágaznának ki a mellékvonalak: Kiskapus-Nagyszeben, Brassó-Csíkszereda-Gyergyószentmiklós, Gerend-Marosvásárhely és Kolozsvár-Beszterce.²¹ A magyar politikai és gazdasági elit már Széchenyi óta legfontosabb célkitűzésének tartotta a magyar piac összekötését az Adriai- és a fekete-tengeri kikötőkkel. A vasútépítés terén a kiegyezés után hatalmon lévő kormányok elsőrendű feladatuknak tartották Fiume, illetve a román Galac dunai kikötője irányába futó vasútvonalak megépítését.

A Kolozsvári Kereskedelmi és Iparkamara már 1867. március 8-án feliratban fordult Gorove István földművelési, ipar- és kereskedelmi miniszterhez, melyben kiemelte, hogy Erdély esetében az alábbi három legsürgősebb kérdés vár megoldásra: a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vasútvonal építésének haladéktalan megkezdése, az úrbéri kárpótlás kiutalása és a telekkönyvezés elindítása.²² A magyar képviselőház 1867. július 2-án hozott határozata kimondta a Nagyvárad–Kolozsvár vonalszakasz építésének sürgősségét.²³ Rövid időn belül megtörténtek a vonal előmunkálatai, az építésére nyilvános pályázatot írtak ki. Az 1868. augusztus 23-án megtartott engedélyezési tárgyalásra két magyar és egy angol cég árajánlata érkezett be. Gróf Bánffy Miklós és társai 53 ezer forint, báró Szentkereszty és társai 55 ezer forint, míg az angol Charles Waring és társai 39 800 forint összegű állami kamatgaranciát kértek mérföldenként.²⁴ Az építési pályázatot az angol Waring Brothers és Eckersley cég nyerte el.

Az angol vállalkozóknak 1868. november 4-én a magyar kormány képviselőivel tartott megbeszélésen sikerült elérniük, hogy mérföldenként 46 750 forint tiszta jövedelembiztosítást kapjanak. A vasút építési költségét a Közlekedési Minisztérium mérföldenként 614 ezer forintban számolta ki. A tárgyalások alkalmával a vállalkozók beleegyeztek abba, hogy a teljes vasúthálózatot átadják 1872. október 1-ig.²⁵ Az a tény, hogy pár hónappal az engedélyezési tárgyalások után a vállalkozóknak sikerült elérniük a kamatbiztosítás összegének felemelését, jelzi, hogy a pályázat alkalmával felajánlott összeg értéke nem volt reális, másrészt, hogy a vállalkozóknak jó kapcsolatai lehettek a minisztériumban. Egyes feltételezések szerint az angol vállalkozók és Hollán Ernő közlekedési államtitkár között kiváló viszony volt. Ugyanis a vasútépítő társaság vezérigazgatója, Bottlik Lajos ügyvéd Hollán sógora volt.²⁶ A Waring cég egyben megbízható félnek tűnt, mert Franciaországban,

²¹ *Uo.*, 11. p.

²² Magyar Nemzeti Levéltár [továbbiakban MNL] K 167-1. doboz-1867-15.

²³ MNL K 173-9. tétel-49. csomó 1868-5722.

²⁴ HORVÁTH Ferenc – KUBINSZKY Mihály: Az erdélyi vasútépítészet előzményei, V., *Műszaki Szemle*, 2002/17., 7-14. p., 9. p.

²⁵ MNL K 246-218. csomó 1868-2.

²⁶ POGÁNY: *i.m.*, 41. p.

Belgiumban, Indiában, Brazíliában és Hondurasban is foglalkozott vasútépítéssel.²⁷

A vasútépítés engedélyezési okmányát az 1868-as XLV. törvény²⁸ hagyta jóvá, amelyet a király 1868. december 6-án szentesített. A törvénycikk első két fejezete kimondta:

1. A magyar keleti mozdonyvasút fővonala, valamint Gyulafehérvár, Marosvásárhely és Nagyszebenig vezető szárnyvonalai engedélyezés útján és kamatbiztosítás mellett rendeltetett kiépíttetni.
2. Az engedélyezett fővonal és annak szárnyvonalai a következők:
 - a) a Nagyváradtól–Kolozsváron–Tövisen–Segesváron át Brassóig vezető fővonal,
 - b) a fővonalból Gerendnél kiágazva Marosvásárhelyig,²⁹
 - c) a fővonalból Kiskapusnál kiágazva Nagyszebenig vezető szárnyvonal,
 - d) a fővonalból Tövisnél kiágazó Gyulafehérvárig vezető és így az Arad–Gyulafehérvár vasútpályába szakadó szárnyvonal.

A jogszabály biztosította az építő társaságnak azt az előjogot is, hogy a Kolozsvártól Besztercére, valamint Brassótól Gyergyószentmiklósról és Marosvásárhelytől a Maros völgyében tervezett vasútvonalakat kiépítse.³⁰

Az építés megkezdéséhez sürgősen pénz kellett, ezért Charles Waring és testvérei Párizsban 1868. december 16-án szerződést kötöttek az Angol–Osztrák Bankkal.³¹ A Waring cég az engedélyokmányban megszerzett jogait a bankra ruházta, míg a pénztintézet az engedélyezett vonalak építésével a Waring céget bízta meg. Az Angol–Osztrák Bank kötelezettséget vállalt arra, hogy részvénytársaságot alapít 75 millió forint névszerinti alaptőkével.³² A építő cég viszont arra kötelezte magát, hogy az engedélyezett vonalakat teljesen kiépíti és felszereli. A szerződést 1868. december 17-én egy *bordereau regulateur* (fizetési szabályzat) nevű kiegészítéssel toldották meg, ebben meghatározták azokat az elveket, amelyek alapján a Waring cégnek az általa elvégzett munkák és a felszerelés szállítások után a társulat részéről fizetni

²⁷ KÖVÉR György: *A felhalmozás íve. Társadalom és gazdaságtörténeti tanulmányok*, Új Mandátum Könyvkiadó, Budapest, 2002, 278. p.

²⁸ L.: <www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5367> (letöltve: 2011. 03. 13.).

²⁹ Az eredeti terven a kormány beleegyezésével a vasútépítő társaság változtatott, és a marosvásárhelyi szárnyvonal kiindulási pontját Gerendről Székelykocsárdra helyezte át.

³⁰ LUKÁCS Béla: *A Magyar Keleti Vasút*, Róm. Kath. Lyceum Nyomdája, Kolozsvár, 1870, 16. p.

³¹ KÖVÉR: *i.m.*, 279. p.

³² POGÁNY: *i.m.*, 44. p.

fognak. A vasutat finanszírozó Angol–Osztrák Bank mellett az üzletbe bekapcsolódott a párizsi Société Général, a brüsszeli Bischofsheim és Hirsch, illetve a frankfurti Erlanger-bankház.³³ A vasútvonal részvényei nagyrészt a nemzetközi tőzsdén kerültek érvényesítésre. A beruházók egy része Franciaországból, Németországból és Belgiumból érkezett.³⁴ A ténylegesen befizetett összeget, kihasználva az ezüstforintnak a bankjegyekhez és az államjegyekhez képest fennálló árszióját (100 osztrák értékű ezüstforint = 123 forint papírpénz), mintegy 9,5 millióval megkurtítva számolták el a megalakuló Magyar Keleti Vasút Részvénytársaságnak.³⁵

A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság megalapítására 1869. március 8-án került sor, tagjai csaknem kivétel nélkül a magyarországi és az erdélyi arisztokrácia képviselőiből, bankárokból és közéleti személyiségekből verbuválódtak. Többen közülük az előmunkálati engedélykérések révén már korábban is érdekelték voltak a vasútépítésben. A társaság elnöke báró Vay Miklós főrendházi tag lett.³⁶ A 16 tagból álló igazgatótanácsban 2 bárót, 4 gróft találunk, a vállalkozást támogató Angol–Osztrák Bankot 4 tag képviselte.³⁷ A részvénytársaság igazgatótanácsa elfogadta a vállalkozók és a bank között már megkötött szerződéseket. Az tanács döntéseinél a minisztérium csak azt vizsgálta, hogy azok nem ellenkeznek-e az engedélyokmány határozataival. A szerződésekre vagy az igazgatótanács határozataira – mint a vasúttársaság magánügyeire – észrevételt nem tett.³⁸ A Magyar Keleti Vasút építéskor elkövetett pénzügyi csalásokért az állami szervek is felelősek voltak, mert szemet hunytak, és nem gyakorolták megfelelően ellenőrzési jogukat.³⁹

A Waring cég az építési területet 4 fő- és 16 alszakaszra osztotta. Az I. szakasz: Nagyvárad–Kolozsvár; a II. szakasz: Gyulafehérvár–Tövis–Gerend (majd később –Székelykocsárd–) Marosvásárhely; a III. szakasz: Tövis–Segesvár és Kiskapus–Nagyszeben; a IV. szakasz pedig a Kolozsvár–Gerend, illetve a Segesvár–Brassó vonalak. Az egyes szakaszok között építési nehézségek, terepviszonyok szempontjából jelentős eltérések voltak, ezért az elvégzendő munka mennyisége és értéke is változott. Ennek ellenére a vállalkozók a teljes építési költséget négy egyenlő részre osztották, és a látványosabb I. szakasznak, valamint a kisebb nehézségekkel járó II. szakasznak fogtak neki először.⁴⁰

³³ *Uo.*, 42. p.

³⁴ KÖVÉR: *i.m.*, 279. p.

³⁵ *Uo.*, 280. p.

³⁶ POGÁNY: *i.m.*, 42. p.

³⁷ *Uo.*

³⁸ *A Magyar Királyi Államvasutak keleti vonalainak ismertetése*, Magyar Államvasutak Kolozsvári Üzletvezetősége, Kolozsvár, 1883, 17. p.

³⁹ POGÁNY: *i.m.*, 55. p.

⁴⁰ HORVÁTHY–KUBINSZKY: *Az erdélyi vasútépítészet előzményei*, V., 2002, 10. p.

A Magyar Keleti Vasút első szakaszát, a Nagyvárad–Kolozsvár közti 152 km hosszú pályát a nehéz terepviszonyok miatt 1869. december 31. helyett csak nyolc hónappal később 1870. szeptember 7-én sikerült átadni. A vonalszakaszon összesen 75 őrház, 91 útátjáró, 191 vízáteresz, számtalan híd épült.⁴¹ A vagonokon és mozdonyokon a *Magyar Keleti Vasút* vagy *M.K.V.* felírás volt található. A mozdonyok a bécsújhelyi Sigl gyárban készültek, nem neveket viseltek, mint ahogy akkor megszokott volt, hanem számokkal látták el őket.⁴²

A Waring testvérek és a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság között 1870. november elején nézeteltérés alakult ki. Az angolok által kért összeget a részvénytársaság sokallta és annak kifizetését a helyszíni vizsgálat eredményétől tette függővé. Az angolok ezért az egész vonalon minden munkát beszüntettek. A részvénytársaság és a Waring testvérek között 1870. november 24-én tartott megbeszélésen az angolok ígéretet tettek arra, hogy minden körülmények között folytatják az építkezést, ha a visszatartott pénzt átutalják nekik.⁴³ Ez a következő hónapokban megtörtént, az építési munkálatok viszont továbbra is meglehetősen lagymatagon folytatódtak, amit a nehéz téli viszonyokkal indokoltak. Waringék 1871 februárjában újabb követelésekkel léptek fel. A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság és az angol cég közötti viszony ekkor végleg megromlott. Egy 1871. március 27-én létrejött szerződés értelmében a Waring testvérek visszaléptek az építkezéstől, a munkálatokat a részvénytársaság saját maga vette kézbe.⁴⁴ Feltehetően Waring tudta, hogy a rendelkezésre álló pénz nem lesz elég a vasút befejezésére, ugyanakkor a porosz–francia háború miatt szünetelő párizsi tőzsde nélkül nincs lehetősége újabb kötvények nyugat-európai elhelyezésére, ezért inkább kilépett a vállalkozásból.⁴⁵

A Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság Waringék összes tartozásait magára vállalta és az angol céget mindennemű kötelezettség alól felmentette. Rövid időn belül láthatóvá vált, hogy a részvénytársaság számára sem a rendelkezésre álló pénz, sem az időhatár nem lesz elegendő a munkák elvégzésére. Kérték a kormányt, hogy engedélyezze az építési tőke felemelését újabb részvény kibocsátás révén, állami garanciával. A Magyar Keleti Vasút részvényeinek többsége külföldi tulajdonban volt, a részvénytársaság bukása egyben az összes magyar vasúti papírok értékcsökkenését vonhatta volna maga után, és a magyar hitel a külföld előtt kiszámíthatatlan károkat szenvedett volna. A pénzügyi problémákkal küszködő társaság hitelképessége a külföldi bankok irányában csak állami támogatással volt elfogadható. A kormány

⁴¹ LUKÁCS: *i.m.*, 52. p.

⁴² *Uo.*, 53. p.

⁴³ MNL K 246–218. csomó 1871–7087.

⁴⁴ *Uo.*

⁴⁵ KÖVÉR: *i.m.*, 280. p.

a következő években több alkalommal is pénzügyi támogatásban részesítette a részvénytársaságot, így biztosítva az építkezések folytatását. A vasútvonal építését az angol mérnökök távozása után magyar és osztrák szakemberek vették át.⁴⁶

Az újrakezdés eredményeként 1871–1873 között átadták a vasútvonal többi szakaszát is. A Magyar Keleti Vasút fővonalain összesen 8 alagút, a folyókon több 60 méternél nagyobb, vasból készült rácsos szerkezetű híd épült. A kisebb hidak fából készültek, amelyeket később a MÁV vashidakra épített át. A Sebes-Körös, Aranyos, Maros, Olt és Küküllő folyókat több helyen szabályozták, medrüket áthelyezték vagy átmetszést alkalmaztak. A gyakori árvizek miatt a vasút mentén töltéseket készítettek. Árvizek vagy földcsuszamlások okozta károk azonban előfordultak a vasútvonal üzembe helyezése után is. Szükséges megemlíteni, hogy a nagyméretű földmunkák egy olyan korszakban készültek, amikor az azok megfelelő kialakításához szükséges talajmechanikai tudomány még nem létezett. A vasútépítő mérnököknek nem volt elegendő műszaki ismeretük a földművek helyes építéséhez, és kezdetben leginkább az útépítők és árvédelmi szakemberek tapasztalataira, valamint néhány geológus szakvéleményére támaszkodhattak. Így a vasúti földmunkák kezdetben sok hibával készültek el és később többször kellett felújítani. Az építők nem vették figyelembe az altalaj és a töltések építésénél felhasznált földanyag tulajdonságát, nem mindig ismerték fel a talajban lévő és felszínen folyó vizek káros hatását.⁴⁷ A Magyar Keleti Vasútvonal építésénél több helyen is, mint ahogy láttuk, Sztánánál, Egeresnél, Kolozskaránál és a benei alagútnál építési mulasztások történtek, amelyek a későbbiek folyamán állandó gondot okoztak. A vasútvonal építésénél szerzett tapasztalatok azonban arra készítették a vasútépítő mérnököket, hogy a későbbi erdélyi építkezésekkor a csúszásra hajlamos területeken talajfeltárást végezzenek.

A Magyar Keleti Vasút 607 km hosszú hálózata híressé vált a zűrzavaros pénzügyek miatt. A vonal első részét angol vállalkozók, mérnökök irányításával többségében idegen munkások építették. Az angol vállalkozók távozása után nagyobb részt hazai mérnökök tervezték meg a hálózat hátralévő vonalait. A viszonylag nagyszámú nyugat-európai mérnök és vállalkozó alkalmazása természetes, ha figyelembe vesszük, hogy az építkezés nemzetközi vállalkozásként indult. A vasútépítés pénzügyi támogatói nyugat-európai bankok voltak, amelyek a tőkeszerzést a saját vállalkozói kapcsolatuk alkalmazásához kötötték. A Közlekedési Minisztérium, hogy minél gyorsabban kiépüljön az erdélyi vasútvonal, nem szólt bele a Magyar Keleti Vasút Részvénytársaság döntéseibe, így nem akadályozta meg a pénzek felelőtlen

⁴⁶ GIDÓ Csaba: *Vasszekér és mozdonygőz*, Pro-Print Kiadó, Csíkszereda, 2013, 54. p.

⁴⁷ HORVÁTH Ferenc: A hazai vasútvonalak alépitményének építési hibái, I., *Közlekedéstudományi Szemle*, 2005/6., 218–224. p., 218. p.

kezelését, egyes személyek egyéni nyereszkedését. A vonalvezetésnél több esetben is az egyéni érdek előnyt élvezett a közösségi érdekekkel szemben.⁴⁸

A részvénytársaság már a vasútépítés időszakában pénzügyi gondokkal küszködött, ezért külföldi bankoktól volt kénytelen pénzt felvenni magas kamatokkal. A kormánynak közbe kellett avatkoznia, hogy a társaság az adóságát rendezni tudja. A pénzügyi problémák miatt a magyar kormány kénytelen volt kisajátítani a Magyar Keleti Vasút vonalait 1876-ban, majd ezt követően megalakította a MÁV kolozsvári üzletvezetőségét.

Az erdélyi vasútvonalak csatlakozása a romániai vasutakkal

Az erdélyi vasútvonalak tervezésénél mindig figyelemmel kísérték a magyar, illetve a román vasútvonalak csatlakozásának lehetséges pontjait. A 19. század közepétől megjelenő tervekben az Ojtoz, Bodzaszoros, Tömös-szoros, Vöröstorony csatlakozási pontok kerültek szóba. 1869-ben átadásra került a Bukarest–Giurgiu közötti első román vasútvonal.⁴⁹ Az 1870-es években Románia területén is felgyorsultak a vasútépítkezések, kiépültek a fővonalak, elsősorban német tőke segítségével.

A román állam a Monarchián keresztül tudott bekapcsolódni az európai vasúthálózatba, ezért sürgőssé vált a két ország közötti vasúti csatlakozás mielőbbi megvalósítása. A vasúti kapcsolat megteremtését sietette az 1875-ben megkötött kereskedelmi és vámegyezmény, amely a román gabona számára vámmentességet adott. Cserébe a Monarchia egy sor ipari termékre kapott vámmentességet és kedvező vámokat, ami Magyarország számára aktív külkereskedelmi mérleget biztosított.⁵⁰ A magyar fél érdeke az volt, hogy a két állam közti vasúti csatlakozás minél keletebbre valósuljon meg, így ahogy már korábban is említettem, leginkább az ojtozi vagy a bodzafordulói csatlakozási pontot szorgalmazta. A román fél érdeke azt kívánta, hogy olyan csatlakozási pont legyen, amibe be tud kapcsolódni a havasalföldi fővasútvonal és Bukarest. Így a bukaresti kormány leginkább a legnyugatibb pontot, az Orsova–Vercierova csatlakozást támogatta. Egyfajta kompromisszumos megoldásnak látszott kezdetben a Vöröstorony-szoros csatlakozási pont az Olt folyó mentén, amit Nagyszében is támogatott.⁵¹

⁴⁸ GIDÓ: *i.m.*, 59. p.

⁴⁹ LĂCRIȘEANU, Șerban – POPESCU, Ilie: *Istoricul tracțiunii feroviare din România. I. 1854–1918*, Editura ASAB, București, 2003, 265–266. p.

⁵⁰ NAGY Botond: *Az Osztrák-Magyar-Rómán külkereskedelem szállítóeszközei 2. A Vasúti csatlakozások első üteme, Acta Siculica*, 2009, 501. p.

⁵¹ POPESCU, Toader: *Proiectul feroviar Românesc (1842–1916)*, Simitrea, București, 2014, 54. p.

Hosszas egyeztetés után az Osztrák–Magyar Monarchia és Románia 1874. május 31-én megállapodtak két vasúti csatlakozási pontban, hogy az egyik az Orsova–Vercierova, a másik pedig a Brassó–Predeal szakaszokon fog létesülni. Mindkét fél kötelezte magát, hogy a rájuk eső részt négy év alatt megépítik. A magyar fél ragaszkodott ahhoz, hogy a két csatlakozási pont egyszerre legyen átadva a forgalomnak.⁵² Félő volt ugyanis, hogy a magyar–román vasúti csatlakozás építési szempontból gyorsan meg tud valósulni Orsova–Vercierova között, és annak minden előnyét a bánági malmok, illetve az Osztrák Államvasúttársaság élvezték volna szemben a pesti malmok, valamint a MÁV és a magyar állam érdekeivel. A magyar kormány ezért hátráltatta az orsovai csatlakozás létrejöttét a Brassó–Predeal vonal kiépítéséig.⁵³

A Temesvár–Orsova–Vercierova–Craiova–Pitești vasút kellő időben elkészült. A magyar területen Orsováig, a román területen pedig Vercierováig⁵⁴ üzembe is helyezték a vonalat. A magyar kormány az Orsova–Vercierova vonal forgalomba helyezését hátráltatta. A két kormány 1879. március 4-én megkötött pótegyezményben megegyezett a Temesvár – Orsova – Vercierova – Turnu Severin vonalnak 1879. május 1-jével közforgalomnak való átadásában.

A Brassó–Predeal vonal építését az 1876:XXXIV. törvény⁵⁵ rendelte el, meghatározott egységáruk szerint. Az állami pénzen és megbízásból épülő vasút munkálatait 1876. június 20-án Gregersen Gudbrand⁵⁶ és a Bandeson vállalkozó cég nyerte el. Az építkezési vállalat helyszíni vezetője Stromszky Sándor mérnök volt. A felépítményi vasrészek gyártására az állam a diósgyőri vasgyárat kérte fel.⁵⁷

A vasút Brassó állomás végétől a határszélig 25,7 kilométeren húzódott. Végpontjai 461 méter szintkülönbségben voltak egymástól, ugyanis a pálya Brassónál 564,5 méter, a határszélen pedig 1025,5 méter magasságban feküdt. Építési szempontból a vonalat három részre osztották: Brassótól 7 kilomé-

⁵² 1874:XXVII törvény, L.: <www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5639> (letöltve: 2011. 03. 13.).

⁵³ NAGY: *i.m.*, 507. p.

⁵⁴ A Pitești–Slatina–Craiova–Vercierova vasútvonalat 1875. január 5-én nyitották meg a forgalom előtt.

⁵⁵ L.: <www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5747> (letöltve: 2011. 03. 13.).

⁵⁶ Gregersen Gudbrand (1824–1910) norvég származású építési vállalkozó, 1847-ben Magyarországon telepedett le. Több vasútvonal építési munkálataiban részt vett. Többek közt a Vác–Pozsony, Gyulafehérvár–Marosvásárhely, Kolozsvár–Kocsárd, Nyitra–Nagytapolcsány, Zákány–Zágráb és Máramarossziget–Körösmező vonalakon. Részt vett az 1879-es szegedi árvíz után a tiszai védőgát építési munkálataiban, Szeged újjáépítésében, és több budapesti építkezésénél közreműködött. Számos vasúti hidat épített Magyarországszerte.

⁵⁷ PERCZEL Mór: A brassó–tömösi vasút, *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1880/1., 3. p.

ter hosszúságban könnyű pálya jellege volt, a következő, 16 és fél kilométer közepes nehézségű, míg a harmadik rész 8800 méteren a határszélig a legnagyobb nehézségekkel bíró pályaként épült.⁵⁸

A vasútvonal nagyobb vízfolyást nem keresztezett, a kisebb vizek átvezetésére boltozott vagy nyílt átvezetéseket építettek. Összesen 91 darab híd és átvezetés épült, ebből négy 8,5-9 méteres nyílású vashíd. A vonal hosszából 16,6 km töltésen, 8,5 km bevágásban volt, a legmagasabb töltés 23,13 m, a legmélyebb bevágás 29,33 m lett.⁵⁹ A vasútvonalnak két állomása: Derestye-Hétfalu és Tömös, egy megállója: Alsótömös és egy határállomása: Predeal volt. A vasút építése kilométerenként 132 ezer forintba került.⁶⁰

A kiépített vasútvonal átadása a nemzetközi forgalomnak azonban késett a román fél miatt. A Ploiești-Predeal vonal nem készült el határidőre. A 85 km-es vasút építési engedélyét 1875. augusztus 3-án az angol George B. Crawley vállalkozó nyerte el.⁶¹ A meglehetősen nehéz, számos földrajzi akadállyal teletűzdelt vonal építése lassan haladt előre. A vállalkozó nem tudta betartani az elvállalt határidőt, és a munkálatok 1876 végén átmenetileg leálltak. Az építés újrakezdését hátráltatta az 1877-1878-as orosz-román-török háború. A háború befejezése után a vasút kiépítését 1878 júniusában a francia Leon Guilloux vállalta el,⁶² de ekkorra már biztossá vált, hogy a nemzetközi szerződésben megállapított időpontra a vonal nem készül el.

Mind a két fél kötelezte magát, hogy a Brassó-Ploiești vonalat mindenki a maga területén legkésőbb 1879. december 1-jéig kiépíti és üzembe helyezi. Az egyezmény szerint a Brassó-Predeal-Sinaia és a Câmpina-Ploiești részt legkésőbb 1879. május 30-ig át kellett adni a forgalomnak. A román fél vállalta, hogy Sinaia és Câmpina állomások között – míg a vasútépítés befejeződik – rendes fuvarszolgálatot létesít.⁶³

A magyar fél a Brassó-Tömös-határszél vonalon 1879. május 26-án megtartotta a műtanrendőri bejárást.⁶⁴ A próbavonatot a predeali állomáson a román kormány küldöttjei ünnepélyes keretek között fogadták.⁶⁵ A román fél a Predeal-Sinaia és Câmpina-Ploiești szakaszokat csak 1879. június 10-én adta át a forgalomnak, így a magyar rész megnyitását is erre az időpontra halasztották. A Sinaia-Câmpina vonal 1879. december 1-jén nyílt meg, így létrejött

⁵⁸ Uo.

⁵⁹ *Magyar Vasúti Évkönyv 1880*, Mihók Sándor kiadása, Budapest, 1880, 288. p.

⁶⁰ HORVÁTH Ferenc – KUBINSZKY Mihály: Magyar vasúti építkezések Erdélyben, *Műszaki Szemle*, 2004/25., 16-24. p., 19. p.

⁶¹ LĂCRIȚEANU-POPESCU: *i.m.*, 303. p.

⁶² Uo.

⁶³ Uo.

⁶⁴ Műtanrendőri bejárást: a vonal átadása előtt egy bizottság végigjárta a pályát, és felülvizsgálta az elvégzett munkát és a vasútvonal biztonságát.

⁶⁵ *Magyar Vasúti Évkönyv 1880*, XVIII. p.

az orsovai csatlakozási pont mellett a második közvetlen vasúti csatlakozás Budapest és Bukarest között.⁶⁶

A két ország közti erdélyi határállomás a predeali állomáson lett berendezve. Azonban az állomás nemzetközi jellege csak az 1885-ös egyezmény által lett biztosítva. Az egyezményt a magyar törvényhozás ugyan elfogadta, de miután a román törvényhozás nem tárgyalta, a megállapodás egyik országban sem lépett törvényerőre.

A román és a magyar vasúti igazgatóság között végül 1891. március 15-én Budapesten jött létre nemzetközi szerződés Predeal állomás nemzetközi állomássá való nyilvánításáról. A szerződés értelmében az állomás bizonyos részeit és berendezéseit a két fél közösen használta, de külön-külön voltak elhelyezve alkalmazottaik lakásai és melléképületei. Az állomás és az összes vágány fenntartása a román fél feladata volt. A magyar félnek ugyanakkor jogában állt a saját használatában lévő létesítményeken sürgős javításokat végezni. A predeali pályaudvaron az összes vonat-összeállítást és tolatást a román fél végezte saját embereivel és mozdonyaival. A két vasút-igazgatóság kötelezte magát, hogy mindkét irányban legalább egy csatlakozó személyszállító vonat közlekedik Budapest és Bukarest között. Ha az egyik igazgatóság csatlakozó vonatának érkezése ötven percet meg nem haladó késéssel várható, a másik igazgatóság csatlakozó vonata azt bevárni tartozik. Az egyezményben pontosították a nemzetközi állomásokon működő szomszéd állambeli hivatalok és alkalmazottak állását és helyzetét a nemzetközi jogelveknek megfelelően. A predeali állomásra vonatkozóan magyar kormány-nak joga volt, hogy az állomás közös használatát kétévi időközzel bármikor felmondhassa és a tömösi szorosban csatlakozó saját vonala részére külön határállomást létesítsen, amely esetben a román kormánynak a predeali állomáson tett beruházásért kárpótlás adandó. Ugyanilyen határozmány érvényes az új csatlakozások esetén létesítendő nemzetközi állomások esetében.⁶⁷

A magyar országgyűlés előtt Baross Gábor kereskedelmi miniszter 1891. augusztus 1-jén ismertette a román kormánnyal létrejött vasúti és közúti összeköttetésre és a már létező csatlakozásokra vonatkozó egyezményt. A Kereskedelmi Minisztérium ugyanakkor tárgyalásokat kezdett a román kormánnyal a Vöröstorony-, Gyimes- és Vulkán-szorosokon átvezető új csatlakozásokról. A két kormány végül a Gyimes- és a Vöröstorony-szorosokon átvezető vonalak mellett döntött, de megállapodtak, hogy a Vulkán-szoroson is csatlakozás létesül, mihelyt erre lehetőség lesz. Az új vasúti csatlakozási vonalak 6 év alatt kellett megépüljenek. A közutakra nézve a két állam megállapodott, hogy megteszik a szükséges intézkedéseket, hogy a még nem

⁶⁶ Uo.

⁶⁷ MNL Z. 1525. MÁV Igazgatósága. Általános Iratok. 22-es doboz-2 tétel. MÁV-szerződések idegen országok vasútjaival. 445.

kész vagy rossz határszéli utak mielőbb kiépíttessenek, illetve jó karba helyeztessenek.⁶⁸

Az erdélyi fővonalakhoz való csatlakozást a két új határátkelési ponttól kezdetben helyi érdekű vasútvonalak kiépítése által volt elképzelve. Végül csak az egyik, az Alvinc–Nagyszeben–Vöröstorony vasútvonal épült meg helyi érdekű vonalként, amely később a MÁV üzemkezelésébe került.

Az engedélyokmány alapján az Alvinc–Nagyszeben–Vöröstorony Vasúti Részvénytársaság a vöröstoronyi állomáson jelentős beruházásokat kellett eszközölni. A vasúti határállomáson kívül lakóházat kellett építenie a pénzügyőrségi, posta-távírdai, a belügyminisztériumi és más alkalmazottaknak, illetve mozdonyvezetői laktanyát, raktáirodát, számos melléklétesítményt, mint például gazdasági udvart, szemétvermet, sütőkemencét, házi kutat és kerthelyiséget.⁶⁹ A részvénytársaság az engedélyokirat alapján 12 gazdasági udvarhoz tartozó építményt kellett előállítson, amelyek közül három a vámhivatali épület tartozékát képezte.

A későbbiekben azonban a Közlekedési Minisztérium és a MÁV összesen 35 darab gazdasági udvar előállítását kérte, ami 23 létesítménnyel volt több, mint amennyit a részvénytársaság előirányzott. A felvételi épület tartozékaként 8 hivatalnoki, a pénzügyőrségi és posta-távírdai alkalmazottak lakóháza tartozékaként 5 hivatalnoki és 3 szolgai, a belügyminisztériumi és MÁV-alkalmazottak lakóháza tartozékaként 6 hivatalnoki és 9 szolgai, végül a vízállomási toldalékpület tartozékaként 4 szolgai gazdasági udvar volt tervezve. Így összesen 19 darab hivatalnoki és 16 darab szolgai gazdasági udvart kellett felállítani. A többletlétesítmény 7 hivatalnoki és 16 szolgai gazdasági udvarból állt. Ezek a különböző minisztériumokhoz tartozó hivatalnokoknak voltak kiképezve: 1) posta-, távírdaigazgatóság: 5 gazdasági udvar, 2) pénzügyminisztérium: 1 gazdasági udvar, 3) belügyminisztérium: 3 gazdasági udvar, 4) MÁV: 14 gazdasági udvar. A lakóházak mellé összesen 9 szabványos szemétvermet létesített a vállalkozó részvénytársaság. A lakóházak, gazdasági udvarok számára összesen mintegy 20 470 m² terület került kisajátításra.⁷⁰

A vasúti forgalom megnyitása után a vasúti állomásokat össze kellett kötni távbeszélő révén a közúti belépő állomásokkal, hogy el lehessen végezni az állategészségügyi szolgálatot. A részvénytársaság köteles volt a vasúti indóházban berendezni egy helyiséget, ahol az élő állati vagy nyersterményszállítmányok állategészségügyi kezelését el lehet végezni.⁷¹ Alvinc–Nagyszeben–Vöröstorony vasút teljes vonalszakasza 1897-ben került átadásra a forgalomnak, több szakaszban.

⁶⁸ Székely *Nemzet*, 1891/4., 119. p.

⁶⁹ MNL 706. csomó-1897-2-tétel-37577.

⁷⁰ Uo.

⁷¹ MNL 706 csomó-1898-2-tétel-28662.

A másik vasúti csatlakozási vonalat, a székely körvasút szárnyvonalát a Csíkszereda–Gyimes vonalat a magyar állam építette ki. A vasútvonal építési pályázatára hét ajánlat érkezett. A versenytárgyalást 1895. június 15-én tartották meg, az 51 kilométer hosszú pálya építése 5 425 809 forint összegért volt kiírva. Az összes pályázó ajánlata ezt lényegesen túlhaladta. A MÁV választása végül Gross A. Bischof bécsi vállalkozó cégére esett, amely 5 627 190 forintért vállalta az építkezések elvégzését. A Bischof cég megnyerte társként Fischer Henrik budapesti vállalkozót. Mellettük szól, hogy jelentős pénzügyi tőkével, megfelelő felszereléssel és széleskörű tapasztalattal rendelkeztek a nehéz hegyi vasútpályák építésében. A vállalkozók korábban együtt dolgoztak a Máramarossziget–Körösmező–határszél vonalon, ezért nem véletlen, hogy a gyimesi pálya több műtárgya ennek a vasútnak a tapasztalatai alapján készült el.⁷²

A vállalkozók és a MÁV 1895. július 24-én kötöttek szerződést, amelyet 1895. szeptember 11-én a kereskedelmi miniszter hagyott jóvá.⁷³ A vasútvonal Csíkszereda állomás 659 m tengerszinti magasságáról indult ki, a vonal Madéfalva állomásig 7‰, Szentmihály állomásig 14‰, majd Ajnád és Lóvész kitérőig 25‰-es emelkedéssel haladt. A vonal a lóvész alagútban érte el az 1012 m magasságot. Innen 15-25‰-es esésben haladva érte el a határszél, amely 688 méteren volt. A vasútvonal Csíkszereda állomástól az alagútig 28 km hosszúságban 343 métert emelkedett, majd a határszélig lévő 22 km-en 313 méter szinteséssel bírt.⁷⁴

A magyar vasútépítés egyik legnagyobb vállalkozásának lehet nevezni a természeti akadályokkal teletűzdelt gyimesi határszélig vezető vonal megépítését. A vasút mindvégig nehéz terepviszonyok közt haladt, ezért alagutak fúrása, völgyhidak építése vált szükségessé. Itt épült Magyarország egyik leghosszabb – az 1222 méteres lóvész – alagútja.⁷⁵ Az alagút délnyugati (bejárati) oldalán 1894. október 5-én, az északkeleti (kijárati) oldalon 1894. október 12-én kezdődtek el a munkálatok. A fúrásokon dolgozó bányászok munkacsoportjai kezdetben 12 órát dolgoztak, naponként kétszer váltva egymást. A nehéz munkakörülményekre való tekintettel 1896. január 1-jétől már három váltásban dolgoztak 8–8 órát.⁷⁶ Egy-egy csoport 4-4 bányászból és egy görgőkocsival (csillével) dolgozó két szállítómunkásból állt. A lóvész alagút

⁷² MNL Z MÁV Igazgatóság Bizalmas iratai. 1524–2. doboz 1895–93062.

⁷³ Uo.

⁷⁴ KAIN Albert: A székely vasutak Csíkszereda–Gyimesi szoros vonalrésznek építése, különös tekintettel a lóvész alagútra, *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1897/8., 342. p.

⁷⁵ A történelmi Magyarország területén csak a Károlyváros–Fiume vonalon lévő Kupják alagút (1225 m) volt ennél hosszabb. L.: KAIN: A székely vasutak Csíkszereda–Gyimesi szoros vonalrésznek építése..., 344. p.

⁷⁶ Uo., 345. p.

volt az első magyar alagút, amelyet teljes hosszában szabálytalan természetű kővel falaztak ki. A magyarországi alagutaknál ugyanis addig faragott kőveket alkalmaztak a falazáshoz. A tárna áttörésére 1896. április 5-én került sor, a kezdetleges eszközök használatának dacára a két oldalról kitűzött irány között csupán 8 mm eltérés volt.⁷⁷ A falazáshoz a brassói cementgyárból származó portlandcementet használtak. Az alagútnál olasz munkások dolgoztak, és Erzsébet királyné tiszteletére egy kőtalapzaton táblát helyeztek el.⁷⁸

A Csíkszereda–Gyimes vonalon 5 nagy völgyhíd épült. A Karakó-völgyi híd,⁷⁹ 264,15 m hosszú volt, két pilléren nyugodott, a középső nyílás vasszerkezete 102,22 m volt, ehhez mindkét oldalt egy-egy 51,36 m-es vasszerkezet csatlakozott, amelyeket az egyik oldalon három, a másik oldalon két 8 méteres boltozat tartott.⁸⁰ A hidat méltán tartották a korabeli Magyarország egyik legnagyobb és legszebb völgyhídjának. Építését Végh Ferencz szakaszmérnök vezette, aki majd később a Déda–Gyergyószentmiklós vonalnak lett az építési osztálymérnöke.⁸¹ A karakói völgyhídhoz 5,5 km utat kellett építeni és szabályozni kellett a Karakó-patakot. A híd építése 1895. szeptember 11-től 1896. december 1-jéig tartott és 531 ezer forintba került.⁸² Érdemes megemlíteni a Ladók-völgyi viaduktot is, amelynek modellje az 1896-os budapesti millenniumi kiállításon is szerepelt mint az egyik legszebb kőboltozatos híd. A híd 112 m hosszú. A pályaszín magassága a völgy legmélyebb pontja felett 31 m.⁸³ A ladóki kőboltozatos völgyhidat Ofner Ede mérnök tervezte, és mindössze hét hónap alatt épült meg.⁸⁴ A híd két ellenfalon és hat pilléren nyugvó, hét egyenként 12 méter nyílású teljes félkört képező boltozattal állt. A pillérek alig 3 m mélységben fekvő gneisz- (gránit)sziklára voltak alapozva. Mind a hat kőpillér egyforma szélességgel készült, ezért valamennyi boltozatot egyidőben falazták fel.⁸⁵

⁷⁷ Uo., 354. p.

⁷⁸ BILIBŐK Ágoston: *A Csíkszereda–Gyimesbükk vasútvonal története*, k. n., Csíkszereda, 2005, 70. p.

⁷⁹ A karakói völgyhidat 1916-ban a visszavonuló magyar csapatok a román csapatok betörésekor felrobbantották, 1917-ben az osztrák–magyar hadsereg helyreállította. A hidat az uralkodóról Károly hídnak nevezték el. 1944. szeptember 6-án a visszavonuló német–magyar csapatok felrobbantották. A háború után eredeti állapotában nem lehetett helyreállítani, új beton völgyhíd épült, amelyet 1946. november 10-én adtak át a forgalomnak. L. bővebben BILIBŐK: *i.m.*, 78–88. p.

⁸⁰ BOTTENSTEIN Gyula: A Karakó-völgy áthidalása, *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1898/8., 328. p.

⁸¹ MNL Z 1524–5. doboz. Bizalmas iratok–1907–54219.

⁸² BOTTENSTEIN: *i.m.*, 338. p.

⁸³ KAIN Albert: A székely vasutak csíkszereda–gyimesi vonalának néhány műtárgya, *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1897/9., 372. p.

⁸⁴ Uo., 378. p.

⁸⁵ GÖRÖG Sándor: *A vasutak építése*, Wodianer (Közlekedési Szakkönyvtár I. 31–32.), Budapest, 1910, 104. p.

A 30 méter nyílású Tatros-híd vasszerkezete a Károlyváros–Fiume vasút Licanka-völgyhíd terve szerint épült, míg a 15 méter nyílású másik kisebbik Tatros-híd a máramarossziget-határszéli vasút Fejes-patak-hídja alapján készült.⁸⁶ A vasútépítkezések alkalmával az utolsó magyar 30-as vasúti órház közelében lévő hegyi lépcső kezdőpontját kénytelenek voltak a határral párhuzamosan némileg eltolni.⁸⁷ 1900. július 21-re a régi falépcső helyett 96 fokú új kőlépcső készült, amely a Kóorr nevű hegyi csúcson lévő Rákóczi-várhoz vezetett.⁸⁸

Az építkezéseket hátráltatta, hogy 1896–1897 telén, majd 1897. augusztus és szeptember hónapokban több helyen töltéscsúszás történt. Ezekben a helyeken szívóárkokat kellett építeni. A tözeges, süppedékes területeket feltöltötték, a talajvíz elvezetésére vízelvezető aknákat ástak. A vonalon, az előírt határidő betartása érdekében, éjjel-nappal dolgoztak a munkások. Összességében a csíkszereda–gyimesi vonalon 61 289 méter vágányt fektettek le, beleszámítva ebbe az állomási vágányokat is.⁸⁹

A vonal látványosságai közé tartoztak az állomásépületek is, elsősorban Gyimesbükk hatalmas állomásépülete, amely a MÁV magasépítési osztályának főépítésze, Pfaff Ferenc⁹⁰ és munkatársainak tervei szerint épült. A vasútüzem és vámkezelés miatt nagy épületre volt szükség. A 34 ablaktengelyes, 100 méternél hosszabb épülettömb Pfaff egyik legsikerültebb alkotása.⁹¹ A vasútállomás 2 km távolságra épült a magyar–román határtól. Az állomáson rendezték be a határvám-, rendőri, közegészségügyi, állategészségügyi, posta és távírda-szolgáltatásokat. A két ország vámhivatala közösen használta az épületet. Ugyanez volt a gyakorlat a predeali és vöröstoronyi vasúti határállomásoknál. A történelmi Magyarország legnagyobb határállomása létesült Gyimesbükkön, és ez szinte városi rangra emelte a kicsi határmenti községet.

A Csíkszereda–Gyimes vasútvonal forgalom előtti megnyitására 1897. október 18-án került sor.⁹² Az első vonattal egy egész csapat csángó utazott. Ki akarták próbálni az új masinát, „mert még soha sem láttak hegyeik között olyan masinát, mely lovak nélkül visz egy sereg vasúti kocsit”.⁹³ Kezdetben egy vonat, majd a következő évtől két vonat közlekedett a határállomás és Csíkszereda között. A román fél nem építette ki határidőre a rá eső részt. Így

⁸⁶ MNL K 229–627. csomó 2. tétel–1896–28914.

⁸⁷ MNL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–6000.

⁸⁸ A gyimesi határlépcső átvétele, *Csíki Lapok*, 1900. július 25., 3. p.

⁸⁹ MNL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–74591.

⁹⁰ Pfaff Ferenc (1851–1913) a magyar vasúti építészet kimagasló egyénisége. Nevéhez fűződik többek között Piski, Arad, Nagykároly, Szatmárnémeti és Kolozsvár vasútállomásainak tervezése, illetve átépítése.

⁹¹ BILIBÓK: *i.m.*, 102. p.

⁹² A gyimesi vasútvonal, *Csíki Lapok*, 1897. október 13., 3. p.

⁹³ *Uo.*

a magyar oldalon kiépült másfél kilométeres pályarész Csíkgyimes állomástól a határig csak a román vonalrész befejezése után adták át hivatalosan.⁹⁴ A romániai csatlakozás elmaradása miatt 1898-ban a csíkgyimesi állomáson igazi végállomás-hangulat uralkodott. „A gyimesi felvételi épületben a romániai csatlakozás elmaradása miatt alig lakott egy-két család, a nagy épület nagyobb részét az egész tél alatt fűtetlen maradt és nem lett kellőleg gondozva és természetesen, hogy egy új épületben, mely évekig lakatlan és fűtetlen maradt, az asztalos munka, a padlózatok stb. szenvednek, sőt el is romlanak.”⁹⁵

A román oldalon a vasútépítkezés 1898 második felében érte el a magyar határt. A Târgu-Ocna (Aknavásár) – Gyimes 40 km hosszú vasútvonalat három olasz vállalkozó építette olasz, horvát és bolgár munkásokkal. Az építkezéseken „székely munkások kevesen vannak, bennszülött oláhok még kevesebben”.⁹⁶ A szünnapokon a vasúti munkások Gyimesbe utaztak, a helyi lap szerint vasárnapokon a gyimesi kocsmák színültig voltak. A *Csíki Lapok* dicsérte a román oldalon készített hidakat, leginkább az olasz vállalkozók munkáját, de kritizálta az állomásokat és őrházakat, amelyeket tákolmány-nak nevezett.⁹⁷ A Gyimesbükk – Palánka – Comănești (Kománfalva) – Târgu-Ocna (Aknavásár) vasútvonalat végül 1899. április 6-án adták át a forgalomnak, így közvetlen kapcsolat teremtődött a szomszédos Romániával.⁹⁸ A vasúti csatlakozás ünnepélyes pillanataról a *Brassói Lapok* a következőket írta. „A megnyitáskor a román kormány részéről Brătianu János közmunkaügyi miniszter, Brătianu volt miniszterelnöknek a fia is jelen volt. [...] A román miniszter vonatának mozdonya magyar lobogókkal volt díszítve. E figyelem viszonzásául az állomás főépületére román lobogót tűztek. Az állomáson a magyar királyi államvasutak igazgatósága részéről Robitsek Sándor miniszteri tanácsos, az építési főosztály igazgatója üdvözölte a román minisztert.”⁹⁹

* * *

⁹⁴ MNL K 229–626. csomó 2. tétel–1897–62927.

⁹⁵ MNL K 229–800. csomó 2. tétel–1898–74591.

⁹⁶ A gyimesi csatlakozás, *Csíki Lapok*, 1898. szeptember 21., 3. p.

⁹⁷ *Uo.*

⁹⁸ A Tîrgu-Ocna (Aknavásár) – Palánka vonalat Elie Radu mérnök (1853–1931) tervezte. L.: <www.csc.matco.ro/eradu.html> (letöltve: 2011. 03. 11.). Kezdetben naponta egy vonatpár közlekedett. A Brassóból délelőtt 8:50 perckor induló 7812. számú vonat a Gyimesről Palánka felé este 7:27-kor induló 200. számú román személyvonathoz, míg a Palánkáról Gyimesre délelőtt 10:10 perckor érkező 199. számú román személyvonat a Gyimesről induló és este 6:49 perckor Brassóba érkező 7913. számú vonathoz nyert közvetlen csatlakozást. (L.: A romániai vasút megnyitása, *Csíki Lapok*, 1899. április 12., 2. p.)

⁹⁹ Magyar–román vasút, *Brassói Lapok*, 1899. április 8., 2. p.

Az erdélyi fővasútvonal az 1867–1873 közötti időszakban valósult meg, és mind a mai napig meghatározza az erdélyi vasúthálózat szerkezetét. A fővonalhoz később hosszab tárgyalások után csatlakozott a Brassó–Predeal vonal, amely által 1879-től megvalósult a magyar és román vasúthálózat összekapcsolása. Így lehetővé vált, hogy az erdélyi termékek könnyebb kijutása a romániai piacokra. A közlekedés és a gazdaság fejlődése új vasútvonalak kiépítését tette szükségessé, aminek fontosságát úgy a magyar, mind a román kormány felismerte. Így 1897-ben megvalósult a vöröstoronyi és a gyimesi csatlakozási pont. A két kormány asztalára ezeken a megvalósult vasúti csatlakozási pontokon kívül számos más terv is került, így több esetben felmerült a vulkáni, bodzaszorososi, ojtózi, tölgyesi vasúti csatlakozási pontok kérdése. Természetesen mindegyikhez eltérően viszonyult a magyar, illetve a román kormány, mások voltak a felek számára a prioritások. A 20. század két világháborúja, az impériumváltások miatt végül csak egy vasúti csatlakozási pont jött létre Erdély és a regáti Románia között, mégpedig a Vulkán-szoroson keresztül.

Az erdélyi fővonal irányát már a kortársak közül is sokan bírálták, a magyar állam tulajdonába került vonalon számtalan javítást, bővítést, vonaláthelyezést kellett eszközölni. Bővítették, átépítették az állomásokat, őrházakat, vasúti melléképületeket. A 20. század elején több esetben felmerült a vonal két vágányra való bővítése, ami végül csak több szakaszban a két világháború közötti időszakban, majd a kommunista rendszerben valósult meg. Jelenleg is modernizálás, átépítés alatt van az erdélyi fővasúthálózat, így remélhető, hogy az erdélyi infrastruktúra meghatározó ütőereje rövid időn belül meg tud felelni a 21. század elvárásainak.