

A SZÉKELY KÖRVASÚT REGIONÁLIS HATÁSAI

(Regional Effects of the Szekler Circle Railway)

KÁNYA JÓZSEF

Mintegy hat évvel az első angliai vasútvonal megnyitása után, 1836-ban került sor az első magyar vasúti koncepció megfogalmazására (*Egyed* 1981). A törvény értelmében a Magyar Királyság területén országos vasúthálózatot kívántak kiépíteni. Az első vonalakat 1848-ig átadták a forgalomnak (pl. Bécs–Pozsony–Budapest), de ezek még Erdélyt sem érintették, nemhogy a Székelyföldet.

1848-ban Széchenyi István lett az első felelős magyar kormány közmunka és közlekedési minisztere. Széchenyi vasútépítési koncepciójában már szerepelt az erdélyi és ezen belül a székelyföldi vasút kiépítése. A tervezett országos négy fővonal közül az egyik a Maros és a Nagyküküllő völgyén keresztül, Marosvásárhely–Székelyudvarhely–Gyimes irányában haladt volna át a Székelyföldön, sőt Galati irányában összeköttetést biztosított volna a Fekete-tengerrel. A korábbi gyakorlattól eltérően Széchenyi javasolta, hogy a magyar vasútépítést központosított országos felügyelet alatt végezzék.¹

A forradalom idején azonban nem volt lehetőség a vasúti koncepció gyakorlatban való megvalósítására.

A szabadságharc leverése után Bécs elfogadta Széchenyi koncepcióját, de első sorban a Bécs környéki területekre helyezték a hangsúlyt, azonban ez is csak 1854-ig tartott, mert a kincstár kimerült, és kénytelen volt szabad utat engedni a magánbefektetéseknek. Ebben az időszakban egy újabb Erdélyt érintő fővonalat vázoltak fel Nagyvárad–Királyhágó–Kolozsvár–Brassó–Bodzai-szoros–Galati irányába. Ez csak súrolta volna a Székelyföldet. Természetesen más koncepciók is születtek, de ezek közül 1867-ig egy sem vált valóra.

1867-tel új fejezetéhez érkezett a magyarországi és ezen belül az erdélyi vasútépítés. A kiegyezés alkalmával az új magyar dualista államban a közlekedési ügyeket mind a két ország önállóan intézhette. Ez az időpont azért jelentett fordulópontot Székelyföld életében, mert Andrássy Gyula kormányába Mikó Imrét nevezte ki a közmunka és közlekedési miniszternek. Mikó Imre koncepciójában a vasútépítést vegyes rendszerben képzelte el, állami és magánfinanszírozásban, tapasztalva, hogy a korábbi időszakban a magántársaságokat kizárólag a partikularizmus jegyében a gazdasági érdek motiválta. Az erdélyi gróf programjában tűnik fel először az „olcsó vasutak” kérdése (helyi érdekű vasutak). A miniszteri program külön foglalkozott Erdéllyel, a fővonalon kívül még további fejlesztéseket irányoztak elő. Ezek a fővonalból ágaztak volna szét Szeben, Marosvásárhely, Székelyföld és Beszterce vidékének irányába (*Magyarország... 1867*)

Végül Erdélyben két fő vonalat építettek ki 1867–1873 között (Nagyvárad–Kolozsvár–Tövis–Segesvár–Brassó, valamint Arad–Déva–Gyulafehérvár–Tövis–Segesvár–Brassó), 1873-ban azonban bekövetkezett a pénzügyi válság. A megépített fővonalak elkerülték a Székelyföldet, annak ellenére, hogy Orbán Balázs 1872-ben képviselőházi beszédében hangsúlyozta, hogy a műszaki tervek szerint az északi, erdélyi fővonalnak érintenie kellett volna a Székelyföldet is. A fővonalakból ágaztak ki később a mellékvonalak, amelyekre árufelhordó szerep várt. Ez a folyamat az 1880-as évektől datálható, ekkor kezdett a vasút fontos szerepet játszani az erdélyi polgárok életében, elkezdődött a „helyi érdekű” vasutak építése.

„Helyi érdekű” vasutak Európában először Skóciában épültek, általában periférián elhelyezkedő területeken, ahol gyenge a gazdaság teljesítőképessége, a teljes körű finanszírozás nehezen megoldható. Magyarországra Hollán Ernő mérnök-vezetőségi „hozta be”, aki 1848-as emigránsként Franciaországban tanulmányozta a helyi érdekű vasutak rendszerét, melyek lényege az, hogy lehetőleg helyi társulatok építsék, akiknek érdekében áll a térség gazdaságának a bekapcsolása az országos és kontinentális kereskedelembe. Így lehetett elérni, hogy a költségek nagy részét alternatív megoldásokkal lefaragják: nagyon olcsón adták el a kisajátított földet, az építkezésnél helyi kavicsot, követ, fát használtak, a helybeli munkások otthon étkeztek, aludtak, olcsóbban dolgoztak (Hollán 1864). Nem utolsó sorban a magyar állam is támogatta a helyi érdekű vasutak építését, a közlekedési tárca részletfizetési kedvezményt adott ha magyar gyáráktól vásárolták a vasúti síneket. 1875-ben megszületett az első törvény Magyarországon, amely lehetővé tette az olcsó vasutak építését². 1880-ban újabb törvényt szavaz meg az országgyűlés, konkrétan megfogalmazva az olcsó vasút fogalmát: „vagyis oly vasutak, melyeknek fő célja, hogy az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfeleljen”³.

A székelyföldi vasútépítés halaszthatatlan volt úgy gazdasági, mint társadalmi, sőt védelmi szempontból. A Székelyföld, mivel Erdély keleti, délkeleti részén helyezkedik el, történelme folyamán mindig egy perifériális régióként számított úgy földrajzi, kulturális, mint gazdasági, etnikai értelemben, de ugyanakkor összekötő kapocs volt a Moldvai Fejedelemség és később a Román Királyság között. A stratégiai fontosságot egyrészt az indokolta, hogy az 1870-es évek elejére Románia Ploiestitől Pascanig a Kárpátok mentén kiépítette a vonalait, ezzel szemben a Székelyföldön még csak a marosvásárhelyi szárnyvonal létezett. 1848 előtt Székelyföldről inkább Erdély központi területei felé (Nagyenyed, Gyulafehérvár, Kolozsvár) vándorolt ki a lakosság, az Unió után azonban inkább Budapest felé gravitált. A székelységnek az a része, amely nem földműveléssel, hanem inkább iparral és kereskedelemmel foglalkozott Moldva és Oláhország irányába vándorolt. Ebben az időszakban a Románia felé vándorlás munka és élelemszerzés céljából meghaladta a szokásos határ menti népmozgásokat, sőt közvetítők útján bonyolódott. A fenti folyamatok a múlt század végére felerősödtek, tarthatatlanná vált a régió gazdasági, szociális állapota. A térség elmaradottságának az volt az oka, hogy távol feküdt a fő közlekedési, kereskedelmi útvonalaktól, a vasút teljes hiánya és az utak rendkívül rossz állapota miatt nem tudott bekapcsolódni a gazdaság vérkeringésébe. Az elma-

radottság felszámolását, a térség fejlesztésének kiindulópontját a vasút építésétől remélték.

Az elsődleges cél az volt, hogy a vasútépítés révén Székelyföldön olyan ipart teremtessenek, amely helyben biztosítja a lakosságnak a megélhetést. Ennek érdekében a székelyföldi termékeknek belföldön kellett volna biztos piacot teremteni, amelyet nem kezdhet ki a külföldi konkurencia és vámpolitika.

Az erdélyi vasútépítés az 1870–1915-ös időszakot öleli fel, amely egyben a Székely körvasút építésének idejét is jelenti. Azért datálható a körvasút építése már az 1870-es évektől, mert az erdélyi északi fővonal (Nagyvárad–Kolozsvár–Tövis–Segesvár–Brassó) és egyben a körvasút részét képező Tövis–Marosújvár szakaszt 1871-ben adták át. Ehhez az időponthoz köthető a Marosújvár–Marosvásárhely szakasz átadása is.

Egy évvel később 1872-ben elkészült a Tövis–Küküllőszeg–Kiskapus–Segesvár–Héjjasfalva szakasz, amely az erdélyi déli fővonal (Arad–Déva–Gyulafehérvár–Tövis–Segesvár–Brassó) részét képezte. 1873-ig a déli fővonalat egészen Brassóig kiépítik, amely tulajdonképpen a körvasút egyetlen kelet–nyugat irányultságú déli vonalát képezi Tövis–Segesvár–Brassó vonalon. Az 1873-as év egyben a körvasút első építési szakaszának a végét jelenti. Ezek a vonalak állami támogatással épültek, ezt bizonyítja az a tény is, hogy az 1873-ban bekövetkező pénzügyi válság után szinte tíz évet kellett várni (az 1888-ban átadott rövid Héjjasfalva–Székelyudvarhelyi szárnyvonalat leszámítva) a következő vonal átadásáig. Erre az időszakra tehető egy rövid, de fontos szakasznak a megépítése. 1879-ben Brassótól leágazva Bukarest irányában összekötik a magyar vasúthálózatot a Román Királysággal. A románok már korábban kiépítették a vonalat a magyar–román határig. A magyar kormány a pénzügyi nehézségek ellenére kénytelen volt az összeköttetést megteremteni, nemcsak kereskedelmi, stratégiai megfontolásokból (a Tömösi-szoroson át felvett kapcsolat a legrövidebb utat jelentette a román főváros felé), hanem azért is, mert erre a Román Királysággal megkötött nemzetközi szerződés kötelezte. Brassó és Bukarest összekötése tulajdonképpen azt jelentette, hogy a külkereskedelem egy része erre a vonalra helyeződött át a Temesvár–Versec–Báziás (1867 előtt) és a Temesvár–Lugos–Karánsebes–Orsova (1868–1887) vonalról. A Temesvár–Versec–Báziás vonal nem véletlenül épült ki a kiegyezés előtt. Egyértelműen birodalmi érdekeket szolgált, itt tudták a legkönnyebben bekapcsolni a gazdaság vérkeringésébe Resicabánya nyersanyagát és a bánsági svábok termékeit. Ez teljesen természetes, ha csak a bánsági régió érdekeit tartjuk szem előtt, de mivel a határ más szakszán (a Kárpátok teljes vonalán) nem volt biztosítva az összeköttetés a Román Királysággal, a báziási és orsovai vasúti határátkelő szívóhatása egész Erdély területén érezhető volt. A Székelyföldet keletről határoló Kárpátok hágóján vezettek utak a keleti szomszédokhoz, amelyeket évszázadokon keresztül használtak, de a Tömösi-szoroson Bukaresttel biztosított vasúti összeköttetés ezek jelentőségét lokálissá változtatta. A hágókon átvezető régi kereskedelmi útvonalak ezek után csak a környéken lakók napi kapcsolatait szolgálták. Ezt a tényt a korabeli Székely Művelődési és Közgazdasági Egylet is fájalta, szerintük Budapestről a legrövidebb úton a Fekete-tengert Nagyvárad–Kolozsvár–Marosvásárhely–Okna–Galati irányá-

ban lehetett volna elérni. Így lehetett volna az osztrák államvasutak baziási és Turnu Severin-i hegemoniáját feloldani. Ez is bizonyítja, hogy a vasút fel, de ugyanakkor le is tud értékelni egy térséget.

1891-ben a Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely szakasz átadásával megkezdődik a székely körvasút építésének második fázisa. Ez a szakasz már helyi érdekű vasútként, helyi társaságok finanszírozásával épült.

A fenti szakasz átadása után, az 1890-es évek első fele többféle elképzelés, álláspont ütköztetésének az időszaka. Természetesen a parlamentben is napirendre került a probléma, az egyes képviselők saját választókerzetük szerint érveltek, amikor a vasút irányvonaláról volt szó.

1891-ben a Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara is közzétette a programját, amelyben szerepelt, hogy a térség gazdasági problémáinak a megoldását a vasút kiépítésével kell kezdeni. Az Iparkamara vasútépítési stratégiájának az alapja a kelet–nyugati irányultság (ezzel tulajdonképpen visszanyúlnak Széchenyi István koncepciójához) (*A marosvásárhelyi...* 1892). 1892-ben, egy feliratban Lukács Béla kereskedelmi miniszternek felvázolják a térség gazdasági problémáit. Ezeket csak úgy lehetett volna orvosolni, ha a térséget fővonalakkal hálózzák be, majd ehhez kapcsolódnának a helyi érdekű vonalak (pl. Apahida–Marosvásárhely–Héjjasfalva, Szászrégen–Maroshévíz–Piatra Neamt, Parajd–Gyimes–Tirgu Ocna). A Kamara a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Madéfalva–Gyimesbükk vonalat elhibázottnak tekinti, mert nem kelet–nyugat irányultságú. 1892. július 11-én Wekerle Sándor pénzügyminiszter és a közlekedési tárca vezetője között egyeztetések zajlottak a vonalak irányáról, valamint a kivitelezéshez szükséges tőkéről. Közös álláspontként a Sepsiszentgyörgy–Szászrégen és a Csíkszereda–Székelyudvarhely vonal kiépítése kapott prioritást. Ez azonban a nehéz terep miatt rendkívül költséges lett volna, a munkálatok is elhúzódtak volna, így egy időre lemondtak róla (ha elkészült volna, Kelet-Közép-Európa legmagasabban fekvő vasútja lett volna). Ezt követően a könnyebb terepet választották, az Olt völgyében a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Madéfalva–Gyimes vonal kiépítésére helyezték a hangsúlyt. 1892. december 13-án lebonyolították a közigazgatási bejárást, kijelölték a vasút nyomvonalát. 1895. március 13-án a képviselőház tárgyalta és elfogadta a Lukács Béla kereskedelmi miniszter által benyújtott törvényjavaslatot. Döntés született arról, hogy a Sepsiszentgyörgy–Madéfalva közötti szakaszt, valamint a gyimesi szárnyvonalat 1897. november 17-ig a közforgalomnak átadják. Tárgyalások kezdődtek a Közmunka és Közlekedési Minisztériummal az előmunkálati engedélyek kiadására. A MÁV megkapta a tervek elkészítésének az engedélyét, a vonal megépítése az új kereskedelmi miniszterre hárult. A szokásostól eltérően az állam vette kézbe a vasút építését, az 1891. XL. tc. értelmében. Ez a törvény a magyar–román vasúti csatlakozásnak a gyimesi szoroson történő létesítését írta elő. Ennek a vonalnak a megépítése fontos volt nemcsak kereskedelmi, hanem stratégiai szempontból is. A gyimesi vonal nemcsak a technikai megoldások szempontjából, de a költségeket tekintve is Magyarország egyik legdrágább vasútvonalának számított, mert át kellett törni az Olt és a Tatros vízválasztóját. Az állam azért volt kénytelen kezébe venni a vasútépítés finanszírozását, mert a korabeli vicinális vasúttörvény alapján épült vasutak

nem részesültek állami kamatgaranciában. Az engedély-okmányban a helyi érdekű vasutakra kiszabható tarifák, a befektetett építési költségek kamatozását nem biztosították. Ilyen feltételek mellett, figyelembe véve a térség gazdasági elmaradottságát, természetes, hogy sem a hazai, sem a külföldi bankok, sem a magánbefektetők nem vállalták a kockázatot. Csak azok a vidékek tudták önerejükből fedezni a helyi érdekű vasutak építését, amelyek gazdaságilag prosperáltak, törzsrészvényeket, elsőbbségi kötvényeket tudtak kibocsátani, ily módon biztosítva a befektetéshez szükséges tőkét.

A második építkezési láz tulajdonképpen 1896-hoz köthető, ami nem véletlen, hiszen ekkor az ország a milleniumi megemlékezésekre készült. Az építkezéseket Erdély-szerte igyekeztek időben befejezni. Minden terület törekedett arra, hogy a század nagy vívmányából, az életet jelentő vasútból részesüljön. 1896-ban adják át a forgalomnak a Marosvásárhely–Szászrégen szakaszt is. 1896 októberére a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes vonal is elkészül. Átadására azonban csak 1897. április 4-én került sor. Ugyancsak a milleniumhoz köthető a Küküllőszeg–Sóvárád vonal átadása 1898-ban. Ezt követően egy újabb 7 éves időszak következett, ez alatt az építkezések szünetelnek.

Az újabb építkezési hullámot az Államvasutak indította el 1905-ben. Ez egyben a körvasút építésének harmadik szakasza. 1906-ban átadták a forgalomnak a Szászrégen–Déda, Sóvárád–Parajd, 1907-ben a Csíkszereda–Gyergyószentmiklós szakaszt, ez utóbbinál áttörve az Olt és a Maros vízválasztóját. 1907-ben Kézdivásárhelyről Bereckig megközelítették az Ojtozi-szoros irányában a magyar-román határt. 1909-ben a Maros mentén Gyergyószentmiklós és Déda között végül bezárult a Székely körvasút, kialakult a végleges vonalvezetése. 1915-ben még átadták a Marosvásárhely–Parajd szakaszt, és ezzel a székelyföldi vasútépítés véget ért. Sajnálatos módon ez az időszak még napjainkban is tart.

A bemutatott vasútvonalak alapján láthatjuk, hogy a vonalvezetés Erdély-szerte az ősi közlekedési folyósókat követte, a fővonalak iránya a folyóvölgyekhez igazodott.

A székely körvasút összekötetést teremtett a székely vármegyék között, bekapcsolta ezeket az erdélyi fővonalakba. A körvasút jellegéből adódóan, valamint a transzverzális vonalak csaknem teljes hiánya miatt az egyes székelyföldi városok közötti közvetlen kapcsolat csak nagy kerülők árán jöhetett létre.

A székely körvasúttal nem voltak megelégedve sem az utazók, sem az árutermelők, hiszen csak nagy kerülővel, jelentős idővesztéssel, költségekkel jutottak Csík, Gyergyó, Udvarhely termékei a fővonalakra és ezáltal a nagyvárosok piacaira. Udvarhelyről–Marosvásárhelyre 243-km-t kellett vonatozni (ez érvényes a csíki, gyergyói, udvarhelyi, termelőkre is) (Szász 1987).

A transzverzális vonalakat mindenképpen ki akarták építeni, ennek érdekében az 1902. augusztus 28–30-án Tusnádfürdőn tartott Székely Kongresszuson több javaslatot dolgoztak ki az újonnan építendő vasútvonalokról, melyek a következők voltak:

- 1) Kolozsvár–Marosvásárhely között Apahida irányába,
- 2) Marosvásárhely–Székelyudvarhely között Székelykeresztúr, Gagy, Bözöd, Erdőszentgyörgy irányába,

- 3) Székelyudvarhely–Csíkszereda között (a kiépült vonalon 294 km, tehát a menetidő 1 nap. A rövidebb út, a Hargitán át 50 km, vasúton 1 óra 7 perc lett volna),
- 4) Székelyudvarhely–Sepsiszentgyörgy között (Brassó felé 191 km, fél nappal hosszabb, mintha elkészült volna a Homoród–Barót–Málnás vonal, amely 92 km, tehát 1 óra 30 perc lett volna),
- 5) Székelyudvarhely–Gyergyószentmiklós között (a Bucsin tetőn áthaladva csak 64 km, de csak öt községet kapcsolt volna be, így nem volt gazdasági jelentősége),
- 6) Szászrégen–Székelyudvarhely–Sepsiszentgyörgy között Nyárádremete, Parajd, Korond és Sepsibükszádon keresztül,
- 7) Sepsiszentgyörgy és a magyar országhatár, Uzon felé (1 nap gyalog, vasúton 1 óra),
- 8) Sepsiszentgyörgy–Földvár között is terveztek bekötővonalat, ez felszabadította volna Csíkot és Háromszéket Brassó gazdasági nyomása alól (*Borszéki* 1905).

A fentiekben felsorolt lehetséges változatok közül talán a legfontosabb a Székelyudvarhely–Csíkszereda és Marosvásárhely–Székelyudvarhely–Sepsiszentgyörgy vonal kiépítése, amellyel létrejöhetett volna az egységes Székelyföld és a székelyföldi gazdasági egység.

Az említett kongresszuson foglalkoztak a székely vasút keleti irányba, Moldva felé való kiépítésével is, amely közvetlen összeköttetést biztosított volna a Fekete-tengeri kikötőkkel. Borszéki Soma négy indítványt vázolt fel, miközben rámutatott arra, hogy a Fekete-tenger közelségének előnyeit, az elhanyagolt székely ipar és kereskedelem érdekeit csak a nemzetközi vonalak kiépítésével lehet érvényesíteni. Terve alapján Székelyudvarhelyt mint központot összeköttetésbe kellett volna hozni Pietra Neamt felé Odesszával, Gyimes felé Szulinával, Buzau felé Constantával, és Nagyszeben felé Várnával (*Borszéki* 1905).

A fenti vonalak közül sajnos egy sem valósult meg, elsodorta az első világháború kitérője és az Osztrák–Magyar Monarchia széthullása.

A XIX. század második felében, a vasút megépítését megelőző időszakban a Székelyföld, a székely medencék gazdaságát viszonylagos elmaradottság jellemezte. Az okok a földrajzi elszigeteltség és a természeti adottságok alacsony kihasználtsága. Az iparosodás a szomszédos régióban elsősorban a szászok által lakott területen bontakozott ki, nem véletlenül, mivel itt régi hagyományokkal rendelkeztek, és a vasút is korábban érezte jótékony hatását, mivel hamarabb épült ki a dél-erdélyi területeken. Mire a Székelyföldön is kezdett a vasút hatása érvényesülni, a szászok behozhatatlan előnyre tettek szert.

A székelyföldi ipar egyoldalúságát jellemezte, hogy a kezdetleges fafeldolgozás mellett, amely a kivitel abszolút többségét adta, alig néhány gyár létezett. A kereskedelmet a feldolgozóipar hiánya miatt a nyersanyagok és a feldolgozatlan termékek kivitele és a késztermékek behozatala jellemezte (néhány kivételtől eltekintve sajnos napjainkban is ez az uralkodó tendencia).

A székely körvasút fokozatos kiépítése változtatott az addig fennálló helyzeten.

A vasút megjelenése a Székelyföldön is magával hozta a háttérpar kialakulását (fakitermelés, fafeldolgozás, kőbányászat, szénbányászat, vasipar, közlekedési gépipar) és a munkaerő belső piacának fejlődését az áruforgalomba való fokozottabb bekapcsolás révén.

A vasút megjelenésének, fejlődésének köszönhető a kiszélesedő belső piac, a külső piacok könnyebb elérése, a mezőgazdasági és ipari jellegű területek összekapcsolása. A vasút a területi különbségek ellenére meghatározta az egységes nemzeti piac kialakulását. A jobb közlekedési feltételek következtében a piacok kitágultak, a termékek Moldván és Havasalföldön keresztül eljutottak Török- és Görögországba, a vasút nem utolsó sorban szerepet játszott a székelyföldi városok alapiparosodásában (a helyi szükségletek kielégítésében).

A vasút jelentősége megmutatkozik az ipar térhódításában, a gazdasági és kulturális kapcsolatok szorosabbá válásában, a turisztika robbanásszerű fejlődésében. A mai fürdőhelyek közül szinte mindegyik abban az időben épült ki: Borszék, Maroshévíz, Tusnádfürdő, Homoródfürdő, Parajd, Szováta. A turizmus fejlődése főleg Tusnádfürdő gyors fejlődésében mérhető le. A vasút megnyitása (1897) után néhány év alatt nemzetközi hírnévre tett szert, modern fürdőépületekkel, villákkal, vendéglőkkel turisztikai centrummá épült.

A dualizmuskori fejlődés sajátosságai közé tartozott, hogy visszaszorult a kézműipar. A városodáshoz hozzájárult a polgári közigazgatási intézményhálózatnak a letelepítése. A városok fejlődését kedvezően befolyásolta (Gyergyószentmiklós és Kézdivásárhely kivételével) az, hogy a megyeszékhelyeken összpontosult az összes fontos hivatal, pl. a vármegye törvényhatósága, a királyi törvényszék és ügyészség, telekkönyvi hatóság, számvevőség, posta, telefon, távirdahivatal.

1890 után részben a hivatalos közbelépésnek és a kedvező gazdasági légkörnek köszönhetően a kisipar mellett egyre több nagyvállalat jelent meg:

- Marosvásárhely – 35 db: téglagyár, gázgyár, sörgyár, cukorgyár, hét építkezési vállalat, bútorgyár, kőolajfinomító, vasöntöde.
- Kézdivásárhely – 17 db.
- Sepsiszentgyörgy – 9 db
- Udvarhely – 5 db
- Csíkszereda – 2 db
- Gyergyószentmiklós – 2 db

A gazdasági fellendüléssel párhuzamosan megfigyelhető a kisipar egyes ágazatainak a megszűnése. Néhány ágazat nem bírt alkalmazkodni a tőkés piaci versenyhez. A Székelyföldre osztrák, cseh, magyar nagyipari vállalatok olcsó áruinak tömege tört be a nyitott kapuk elve alapján. Ezzel a jelenséggel a kis mennyiségben termelő kisipari vállalatok nem tudták felvenni a versenyt.

A vasútépítésnek volt rövid távú, közvetlen hatása is, mert ideiglenes munkalehetőséget biztosított a lakosságnak. Ennek ellenére, érdekes módon a székely vasutak építésénél a munkástömeg elég vegyes összetételű volt, horvátok, bosnyákok, németek, olaszok vettek részt a munkálatokban. A köépítkezéseket olaszok végez-

ték. Közülük sokan le is telepedtek a környező településeken, ezt bizonyítják a Fábián, Biscontini családnevek. Az idegen munkások jelenléte jelzi, hogy vagy nem voltak megfelelő szakemberek a Székelyföldön, vagy a nagyméretű munkanélküliség ellenére a helyi lakosság nem nagyon használta ki a munkalehetőségeket. Többnyire csak beszállítóként dolgoztak, ezért kellett idegen munkaerőt alkalmazni.

Az építkezések nyersanyagszükségelei fellendítették a helyi termelő ipart. A fakitermelés, a Székelyföld legjövödelmezőbb üzleti tevékenysége sem képzelhető el vasutak nélkül, hiszen a századfordulóra a nagytőkéjű társaságok a nagyüzemi kitermelést honosították meg. Becslések szerint a népesség fele valamilyen formában az erdőből élt, az erdők kitermelésénél ők adták a favágókat, fuvarosokat. A nagyipari kitermelés a vasutakkal kezdődött, habár addig is jelentős mennyiségű fát úsztattak le a Maroson, vagy tutajoztak Romániába. A vasút, nemcsak mint szállító befolyásolta az erdőkitermelést, hanem az első nagyfogyasztó is volt a talpfák iránti igényével.

Az építkezések fellendítették a régió élelmiszeriparát (szesz- és malomipar). A külvilággal való szorosabb kapcsolat kialakítása változást idézett elő a székely társadalom életmódjában, úgy az ételek fogyasztása, mint a ruházkodás terén.

A vasutak megjelenése maga után vonta a vasútállomásra vezető utak modernizálását. Élénk építkezés bontakozott ki a székely városok közül a vasúthoz közel fekvő helységeken. Az épülő vasút hatására, pl. Csíkszeredában az építkezési engedélyek megháromszorozódtak az előző időszakhoz képest (*A marosvásárhelyi...* 1896). A vasúthoz közel fekvő telkek árai megnöttek, áruraktárak, iparvállalatok létesültek.

A századfordulón a székelyföldi városok egy modern polgári város képét mutatták: kórházak, modern bérházak, közművelődési és közigazgatási intézmények nőttek ki a földből.

A vasúthoz köthető a közúti forgalom és a közszolgáltatások első helyi rendeleti szabályozása. Sor került az országos telefonhálózatba való bekapcsolásra, a városi közvilágítás létesítésére, a vízvezetékrendszer és csatornázás kiépítésére. Csíkszereda esetében a vasúthoz köthető a város első közparkjának (Erzsébet-park) és tenispályájának megszületése.

A székelyföldi városok azonban továbbra is elsősorban közigazgatási, kulturális és kereskedelmi központok maradtak. Kivételek Marosvásárhely, amely ipari központtá nőtte ki magát. Itt 1910-ben már 19 magánvállalat működött, és a lakosság száma elérte a 25 517 főt. 1910-re a lakosság lassú növekedése figyelhető meg Székelyudvarhelyen (10 244 fő) és Sepsiszentgyörgyön (8665 fő) is (*Egyed* 1981, 288).

A fentiekben felvázolt pozitív hatások ellenére a Székelyföld, mivel viszonylag későn (mintegy 50 évvel a vasút Magyarországon való megjelenése után) jutott vasúthoz megőrizte gazdasági elszigeteltségét, kimaradt a fellendülő regionális és nemzetközi kereskedelemről, a székelyek továbbra is többnyire lokális piacaikra termeltek. Székelyföld, főleg annak keleti része földrajzilag (és gazdaságilag) távol

esett a Brassó–Nagyszeben–Kolozsvár–Marosvásárhely városok által közrezárt területtől, Erdély centrumtárságától.

A vasút jelentős mértékben hozzájárult a Székelyföld modernizálásához, városainak fejlődéséhez. A régió a vasút révén kapcsolódott be, ha szerény mértékben is a modern árutermelésbe, ez nyitott utat a modern Európa felé, de ugyanakkor nem jelentette a gazdasági és társadalmi problémák megoldásának kulcsát. Továbbra is jelentős volt a kivándorlás a Kárpátokon túlra és az Amerikai Egyesült Államokba.

Sajnálatos módon napjainkban is tipikusan azokkal a problémákkal kell megküzdenie a Székelyföldnek, mint a múlt század végén és a jelen század elején, csak más dimenzióban (földrajzi elszigeteltség, az utak rossz állapota, a természeti erőforrások nem megfelelő kihasználása). A székelyföldi modernizáció az első világháború és a Monarchia összeomlása miatt nem tudott befejeződni. Ahhoz, hogy az akkor megszakadt modernizáció tovább folytatódjon, a múlt század végi struktúrákhoz kell visszanyúlni, ezekre szervesen építkezve lehet újra elindítani a régió fejlesztését.

A vasúthálózat napjainkban is ugyanaz, mint a század elején, a transzverzális vonalakat máig sem sikerült kiépíteni. Figyelembe véve az eddigi gyakorlatot és az ország jelenlegi gazdasági állapotát, nem remélhető, hogy ezek a vonalak a közeljövőben kiépülnek.

A transzverzális vonalak hiánya miatt a múlt században sem volt és napjainkban sincs biztosítva a székely „székek” közötti összeköttetés, ezért a Székelyföldnek, mint régióknak a kor kihívásainak megfelelő belső kohéziójáról, gazdasági egységéről nem beszélhetünk.

A belső összekötő vonalak hiánya miatt most is elenyésző a „székközpontok” közötti belső regionális áruforgalom, ami inkább a nagy vasúti csomópontok felé gravitál.

A Székelyföldön áthaladó nemzetközi autópálya sem jelentene alternatívát, hiszen remélhetőleg a közeljövőben a turizmus lesz a régió húzóágazata, a levegő tisztaságának megőrzése elsődleges feladat. (Ha a gyergyói és a csíki medencén hosszanti irányban végighaladna egy autópálya, főleg a téli időszakban a medencékben jelentkező hőmérsékleti inverzió, hosszantartó köd miatt lerakódó motorgáz beláthatatlan környezeti és egészségügyi katasztrófát okozna.)

Rövid távon egyetlen lehetséges megoldás a meglévő bekötő utak teljes felújítása, újra építése, amelyeken 30–45 perc alatt el lehetne érni Segesvár és Brassó irányában a még kiépítésre váró autópályát. Nem utolsó sorban fontosnak tartjuk a finom infrastruktúra fejlesztését, a számítástechnikai, telekommunikációs rendszerek kiépítését, hiszen ez a jövő század húzóágazata, az információ gyors áramlása helyettesítheti a fizikai mozgást.

A légi közlekedés is jelenthetne alternatívát, amennyiben a brassói nemzetközi repülőtér kiépülne, és a marosvásárhelyi bővítené szolgáltatásait. A két város a Székelyföld bármelyik részéről 100–150 km-es vonzaskörzeten belül megközelíthető. Természetesen ehhez szintén szükség van a kiváló minőségű bekötő utakra. Azonban a Székelyföldön még egyelőre fölösleges repülőtér építeni, nincs utasforgalom és a gazdaság sem olyan erős, hogy el tudna tartani egy repülőtérrel.

Jegyzetek

- ¹ „Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről” – gróf Széchenyi István. Pozsony, 1848. január 25-én.
² 1875. évi XLIV. törvény. Magyar Törvénytár. Budapest, 1896.
³ 1880. évi XXXI. törvénycikk. Magyar Törvénytár. Budapest, 1896.

Irodalom

- A marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1891. évben.* (1892) Marosvásárhely.
A marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1895. évben. (1896) Marosvásárhely.
Borszéki S. (1905) *Székely vasutat a székelységnek.* Kiadó nélkül.
Egyed Á. (1981) *Falu, város, civilizáció.* Bukarest, Kriterion.
Hollán E. (1864) *Magyarország forgalmi szükségletei s a vasútügynek újabb kifejlődése.* Pest, Kiadó nélkül.
Magyarország vasúthálózata. (1867) Közli gróf Mikó Imre magyar kir. közmunka és közlekedésügyi miniszter. Pest, 1–12. o.
Szász Z. (1987) Gazdaság és társadalom a kapitalista átalakulás korában. *Erdély története.* III. kötet. – Köpeczi B. (szerk.), Budapest, Akadémiai Kiadó. 1512–1513. o.

REGIONAL EFFECTS OF THE SZEKLER CIRCLE RAILWAY

JÓZSEF KÁNYA

Some six years after the opening of the first railway line in England, the first Hungarian railway plan was being drawn up. The law stated that a national railway network must be built in the territory of the Kingdom of Hungary. The first lines were opened up in 1848 (e.g. Wien–Bratislava–Budapest) but these didn't reach Transylvania not to mentioned Székelyföld (the Hungarian minority populated region in Transylvania). Székelyföld is situated in the eastern or south-eastern part of Transylvania and was always a peripheral region in its history in geography, culture, economics and ethnicity. On the other hand it was a connecting link between the Kingdom of Hungary and the Principality of Moldavia and afterwards the Kingdom of Romania. The building of the Transylvanian railway covers the period of 1870–1915, which was also the term of the building of the Szekler circle railway. The Szekler circle railway created a connection between the Szekler counties and to the Transylvanian main lines. The gradual building of it changed the existing situation in many ways. It contributed to the formation of the background industry (logging industry, quarry operation, coal mining, iron industry, and transportation engineering industry) and the development of the internal labour market through the joining of the region to the circulation of commodities.

The expanding internal market, the improvement of access to external markets and the connection between the agricultural and industrial areas are owed to the appearance and development of the railway. Despite the spatial differences it determined the formation of the common national market. Goods could reach the markets of Turkey and Greece through Moldavia and Havasalföld.