

# ERDÉLYI VASUTAK

ENNEK A CIKKNEK nem feladata az erdélyi vasúti kérdés részletesebb tárgyalása. Hiszen ahhoz előbb ismertetni kellene a mult század hetvenes évei óta sok tekintetben teljesen hibás és a magyarság fejlődését és gazdasági előbbrevitelét nagy mértékben elhanyagoló vasútépítési politika részleteit. Ez pedig nem egy rövid cikknek, hanem egy nagy részletességgel megírt gazdaságtörténelmi tanulmánynak lenne a feladata. Csak egy ilyen tanulmány fejthetné ki, hogy milyen vétkes mulasztások történtek e tekintetben egyrészt az akkori kormányok hozzánemértése, vagy jobb esetben nemtörődömsége miatt, másrészt a mindig csak a nemzetiségek érdekeit néző és csak azokat támogató Habsburg-politika következtében. El kell ismernünk azonban, hogy a vasútvonalak hibás vezetését részben Erdély különleges hegy- és vízrajza is befolyásolta, mely a magyar vidékek közvetlen összekötését ha nem is tette lehetlenné, de legalábbis erősen nehezítette. Így az olcsóbb beruházásokat mindig előnyben részesítő államháztartás vezetői könnyen hajlottak a kisebb költséget igénylő, de a magyarság érdekeit mellőző beruházási tervek felé.

Csak egy tekintet Erdély térképére és csodálkozva kérdezhetjük például, hogy a Nagyvárad—Kolozsvár—Brassó közötti legfontosabb vasúti fővonal miért halad olyan kacsakaringós vonalon? Miért kerülte el a Kalotaszeg legmagyarabb vidékét Bánffyhunad és Kolozsvár között? Miért törik meg a vonal Apahidánál és miért nem haladt egyenesen Marosvásárhely felé? Ehelyett többszöri kanyarodással lekerült Székelykocsárdon és Tövisen át a szászok és románok lakta völgyekbe és Köpecnél újra megtörve, ér végül Brassó elé. És onnan miért nem haladt a legegyszerűsebb úton, a Bodzai szoroson át, közvetlenül a Fekete-tengerhez, illetve a Dunatorkolathoz, hogy ezáltal megteremtse Erdély, de egyúttal egész Magyarország legközvetlenebb és legrövidebb összeköttetését a tengerrel?

Csupa olyan kérdés, melyre csak az előzményeknek és a tárgyalások lefolyásának pontos feltárása után lehetne kimerítően válaszolni. De aki egyszer megismerhette, vagy legalább megsejtette azokat az okokat, melyek a végleges döntést előidézték, az megdöbbenve állapíthatja meg, mennyi mulasztás történt e tekintetben a magyarság érdekei ellen. S egyúttal felismerheti azt is, hogy mennyi javítani és helyreállítani való mutatkozik Erdély vasúti közlekedésében, ha azt akarjuk, hogy az egyrészt az erdélyi magyarság érdekeit és ezzel együtt az egész ország közgazdasági fejlődését elősegítse, másrészt a nemzetközi forgalom legrövidebb lebonyolítását is lehetővé tegye.

Nézzünk szembe néhány önként felvetődő kérdéssel és mindjárt látni fogjuk, hogy az előbbi — csak általánosságban említett — vádakban mennyi az igazság.

VEGYÜK ELŐSZÖR a már említett erdélyi vasúti fővonalat Kolozsvár és Brassó között. Ez a vonal teljesen kikerülte a magyarság érdekerületeit, de nem kapcsolta be a székelység — természeti adottságai alapján könnyen kifejleszthető — bánya-, ipar- és kultúrvidékeit sem. Ezzel évtizedekkel visszavetette a székelység ipari felvirágzásának a lehetőségét, míg ugyanakkor hatalmas lendületet adott a nemzetiségi vidékek anyagi és szellemi fejlődésének.

Reátekintve a térképre, még a laikus is mindjárt azt kérdezhetné: miért nem halad a vonal Kolozsvárról egyenesen Marosvásárhely felé? Onnan pedig Udvarhely érintve az Erdővidéken át Brassó irányába? Erre a magyarság közgazdasági érdekeit figyelmen kívül hagyó s csupán csak az olcsóbb építési lehetőségeket latolgató mérnök azt válaszolhatja, hogy a jelenlegi vonalat a völgyek és folyók iránya írta így elő. Ez a kifogás meglehetősen sántít. Bánffyhunjad és Kolozsvár között pl. a jelenlegi vonal egy nagy vízvásztón halad át és azután alig érint néhány kis községet, ahelyett, hogy Kalotaszegen és Gyalun keresztül haladt volna Kolozsvár felé. Pedig Kalotaszeg hozzákapcsolása Erdély fővárosához beláthatatlan előnnyel járt volna mind e vidék magyar lakosságára, mind magára Kolozsvárra is, amely felé a vasútvonal ma a lakatlan, vízmosásos és csúszós talajú Nádas völgyében halad.

De menjünk tovább. Kolozsváron túl kimaradt a fővonalból Torda színmagyar vidéke, illetve csak egy kis szárnyvonal kapcsolja be a forgalom főúterébe. A Maros-menti fővonal csatlakozó állomása pedig — Tövis — egy teljesen jelentéktelen román falu volt. Azután következik Balázsfalva, a románság főfészke, mely két fővonal irányába is bekapcsolódott. A kettős fővonal előnyeit élvezi lentebb Medgyes és Segesvár, a szászok két városa, míg oldalt elmarad Marosvásárhely, a Nyárad magyar völgye, Szováta, Parajd, Korond, Székelyudvarhely. Pedig a vonalnak ugyancsak nehéz terepen, vízvásztókon kellett áthaladnia Apahida és Aranygyéres meg Segesvár és Köpec között, a Szamos, az Aranyos, a Küküllők és az Olt vízvásztóin át!

Már a mérnöki tudomány akkori állása mellett sem jelentett — s ma meg éppen nem jelent — nagyobb nehézséget keresztirányú völgyeken és vízvásztókon átvezető vasútvonal építése, csak megfelelő nagyvonalúsággal és az elérendő célok világos kitűzésével kell hozzáfogni a tervezéshez. Elismerem, hogy ilyen esetekben a beruházási költség nagyobb, mint a folyók mentén kanyargó vonalak költsége. De ne felejtjük el, hogy a vonalhosszabbodás miatt az ilyen kanyargó vonalakon az üzemi költség lényegesen drágább és a vonal mégsem teljesíti azokat a magasabb feladatokat, amelyek szolgálatára különben hivatva lenne.

AZ ÁTFOGÓ ÚJ ERDÉLYI FŐVONALNAK, hogy a székelység érdekeit is ki tudja elégíteni, Kolozsvárról kell kiindulnia, onnan egyenesen Marosvásárhelyre, azután Udvarhely kellő bekapcsolásával magyar vidéken át Brassó felé kell haladnia, mint ahogy fentebb már jeleztem. Brassóból a Fekete-tengerhez pedig a legköze-

lebbi összeköttetést a Bodzai szoroson átvezető és egyenesen délkelet felé haladó vonal alkothatja. Ebből a vonalból a régi erdélyi határon belül fekvő vonalrészét Románia egy kitűnő német vasútépítő cég segítségével már meg is építette. A vonal a Brassó utáni Szászhermányból indul ki, a kárpáti vízválasztót 4.5 km (pontosan 4376 m) hosszú kétvágányú fővonali alagúttal vágja át s mindvégig magyar területen halad. 1928-ban azonban — mint sok más román kéz alatt készülő egyéb építménynél — eltűnt itt is az építkezésre szánt összeg és ezzel az eredeti terv végleges keresztülvitele elhalasztódott. Pedig ebből a fontos erdélyi fővonalból ekkor már csak a könnyebbik szakasz, a Bodza völgyén át Nehoiásu-ig levezető 40 km-nél rövidebb vonalrész volt még hátra. E szakasz megépítése után csak elsőrangúsítani kellene a 74 km hosszú Nehoiásu és Buzău közötti harmadrangú vonalat s már kész is lenne a Fekete-tengerhez vezető legrövidebb útvonal, mely nemcsak Erdély, hanem egész Magyarország egyenes összeköttetése volna a Fekete-tengerrel s így a nemzetközi forgalom szempontjából is elsőrangú fontossága volna. Az így elérhető vonalrövidülés tekintélyes, mert amíg Brassóból Bukaresten át Konstancáig a vasúti út 400 km. hosszú, addig a Bodzai szoroson átvezető út ugyancsak Konstancáig 320 km, Brailáig pedig, a Duna tengeri hajókkal bejárt kikötőjéig, mindössze 210 km.

A múlt század ötvenes éveiben megjelent egyes térképeken is már ez a bodzai vonal szerepel, mint tervezett útvonal, mert észszerűen vizsgálva a dolgot, ez volt és ez is marad a legrövidebb irány a tengerhez. De a berlini 1878-ik évi kongresszus alkalmával Bukarest érdekében sikerült — nemzetközi előírás alapján — arra kötelezni a magyar államot, hogy a természetes irány helyett a Tömösi szoroson előbb a Bukarest felé vezető nehéz hegyivonalat építse meg. Ez a nagy emelkedésekkel (25%) épült hegyivonal helyettesíti jelenleg is — lényegesen magasabb üzemköltség mellett — a Bodzai szoroson át sokkal kisebb lejtéssel (legnagyobb lejtése 11.8%) megépíthető vonalat. Miután azonban Bukarest bekapcsolása ezáltal megtörtént és fejlődése most már biztosítva van, talán nem lesz nehézsége annak, hogy a világháború szerencsés befejezése után — habár 60—70 éves késéssel — de megépüljön végre ez a Magyarország szempontjából annyira fontos nemzetközi vasút-vonal, illetve tengeri összeköttetés. Annál is inkább, mert ez az új vonal Romániára nézve is rendkívüli fontosságú, amint azt a megszállás évei alatt elkezdett vonalépítés is megfelelően bizonyítja. Persze, a vonal teljes kiépüléséhez a román állam jobb belátása és a nemzetközi kérdések célszerű megoldásában való készségesebb közreműködése is szükséges. Mivel azonban ebben a kérdésben már a nagyhatalmak és különösen Németország fontos érdekei is szóhozjutnak, meg lehet a reményünk arra, hogy a Kelet felé irányuló nemzetközi forgalom meggyorsítására ez a nagyfontosságú vasút-vonal mégiscsak elkészül.

ERDELY VASÚTI FŐVONALAINAK HÁLÓZATA tehát a következőképpen festene a jövő távlatában:

A most megépített, de hozzávezető vonalaiban még jelenleg is átépítés alatt álló *legészakibb fővonal*: Budapest—Debrecen—Szamos völgye—Dés—Szeretfalva—Déda—székelyföldi körvasút—Csík-szereda—Sepsiszentgyörgy egészen Brassóig; illetve nemzetközi folytatásképpen a Bodzai szoroson át a Fekete-tengerig. (Ez a bodzai vonalrész az alábbi vonalnak is folytatása lenne.)

A *középső vonal*: Budapest—Nagyvárad—Kolozsvár—az újonnan megépítendő fővonal Marosvásárhelyen és Udvarhelyen át köpecsi becsatlakozással a jelenlegi fővonalba Brassóig.

Végül a *legdélibb vonal*: a teljes egészében meglévő Budapest—Arad—Tövis—Segesvár—Brassó közötti nemzetközi fővonal, mint az Erdélyen átvezető nemzetközi vonatok régi iránya.

Ezeket a fővonalakat kötnék össze a jórészt már meglévő elsőrangú vonalak. Tehát sorjában: Apahida—Székelykocsárd egyrészt Tövis, másrészt Marosvásárhely felé. Lejjebb a két Küküllő-menti vonal, melyek a középső, fent leírt fővonalba kapcsolódnának be. Erdély déli részén az Alvinc—Nagyszében—Brassó közötti elsőrangúsítandó vonal. És végül a Kárpátokon átvezető fővonalai csatlakozások északról kezdve: a kosnai, az esetleg megépítendő tölgyesi, a gyimesi, az ugyancsak megépíthető ojtózi és a meglévő tömösi, verestoronyi és zsilvölgyi fővonalak, mint kitűnő csatlakozások Románia és általában Kelet felé.

Összefoglalva ez lenne Erdély fővonalai vasúti hálózata, mely egyúttal a magyarság és ezen belül a székelység érdekeit is teljesen kielégíthetné. Mindenesetre még távoli remény; de hiszen nagyvonalú tervezgetés nélkül nem is születhet meg soha egészséges és minden érdeket kielégítő állapot. Az Erdélyt jelenleg kettészakító határról nem kívánok fejtegetésekbe bocsátkozni, mert közgazdasági szempontból *csak Erdély egészét* lehet tekintetbe venni s ezért terveinket is csak ilyen elgondolások alapján szabad összeállítani. Nem is tehetünk egyebet. Hiszen jól tudjuk, hogy a Szeretfalva—dédai vonalat a gazdaságföldrajz elhúnyt nagy tudósa, az ország bölcs tanítómestere, gróf Teleki Pál is csak szükségyszerű megoldásnak tekintette és éppen azért tervezte a lehetőségekhez képest legészakabbra, hogy az a rendes viszonyok beálltával is jól használható és Erdélynek északi közlekedését biztosító vonala maradjon. Nagy távlatú gondolkodásra mutat ez, amit a jövő minden bizonnyal igazolni is fog.

MÉG NÉHANY SZÓT kell szólnom Erdély többi, majdnem azt mondhatnám: helyi jellegű vasúti igényeiről. E helyi érdekű közlekedési vonalakra a jövőben igen nagy feladat vár: Erdély gazdasági feltárását hivatottak előmozdítani. E cél érdekében azonban meg kellene fontolni, nem volna-e indokolt e vonalakat a sokkal olcsóbb, de mégis igen megfelelő *egyméteres* nyomközű keskeny vágánnyal kiépíteni? Ne tévesszük össze az egyméteres nyomköz

előnyeit a jelenlegi 60 és 76 cm-es keskenyvágányú vonalak teljesítményével. De persze az ilyen egyméteres vonalaknak, mint minden keskenyvágányú hálózatnak, legfőbb alapfeltétele, hogy egyrészt jó összefüggéssel épüljenek meg egymás között, tehát összefüggő hálózatot alkossanak, másrészt a legcélszerűbben legyenek összekötve a fővonalakkal és jó átrakódási lehetőségekkel rendelkezzenek. E tekintetben például vehetnénk Svájc keleti tartományától, az önmagában földrajzilag zárt Graubündentől. Ott csak egy fővonal vezet a Rajna felső völgyén át a fővárosba, Chur-ba, a többi mind egyméteres keskenyvágányú. A tartomány különleges terepviszonyai, össze nem függő zárt völgyei, vízvázasztói más megoldást nem is engedtek volna meg. Kicsiben ugyanezt láthatjuk Erdélyben is. De mindettől eltekintve, mi lenne célszerűbb: ha Erdély sok elzárt és a főforgalomtól távolabb eső része a nagy építési költségek miatt örökre kirekesztve maradna a forgalomból, vagy ha ezek a nagy fejlődésre hivatott és sok természeti kincsrel magukbanrejtő területek keskenyvágányú vonalak folytán csatlakozást kapnának a fővonalakhoz? A felelet nem kétséges, különösen, ha tudjuk azt, hogy Graubünden egyméteres keskeny vágányain háló- és étkezőkocsik is közlekednek és ottjárva az ember észre sem veszi, hogy nem rendes nyomtávú vonaton utazik, olyan tökéletes e vonalak kiépítése és berendezése. Egy összefüggő, jól kiépített erdélyi keskenyvágányú hálózat a fenti fővonalak mellett kitűnően kielégíthetné Erdély közlekedési igényeit és ugyanakkor jelentős építési és üzemköltség megtakarítással is járna. Nem szabad tehát már eleve elzárkóznunk ettől a gondolatától, hanem ellenkezőleg: gondos és beható vizsgálat tárgyává kellene tennünk.

Így például a sokat emlegetett Székelyudvarhely és Csíkszereda közötti vasútösszeköttetés is ilyen módon válna a legkönnyebben megvalósíthatóvá. Persze, nem a mostani határok mellett, amikor az udvarhelymegyei rendes nyomtávú vonal a levegőben lóg. Jelenleg minden a rendes nyomtávú összeköttetés mellett szól, de kérdés, hogy a jövőben meg lenne-e egy ilyen, a Hargitán átvezető, nehéz vonalnak a gazdasági jelentősége. Ha ellenben ezt a vonalat összekötnék az egyméteres nyomközűvé átépített Maros-menti vonalakkal, akkor Marosvásárhely egész környékét Parajd—Szováta—Korondon át le a brassói fővonalig behálózhatná egy keskenyvágányú, egészséges beosztású vonalhálózat, magábakapcsolva a Homoród völgyeit a fejlődésre megérett Szentkeresztbányával együtt.

Hasonló módon Erdély még sok félreeső részét lehetne kisebb költséggel bekapcsolni a vasúti forgalomba. Így pl. Abrudbánya—Zalatna—Verespatak gazdag érc tartalmú vidékét össze lehetne kötni egyrészt Erdély fővonalával, másrészt a Kőrösök völgyeivel, s Erdély északi részén a Radnai havasok vidékét a Visó-völgyi vonallal. Ugyanígy meg lehetne nyitni a forgalom számára Erdély mindmáig egyik legelzártabb, de gyönyörű vidékét, az Erdélyi Érc-hegység és Vigyázó-Bihar hegység környékét a Szamos, Kőrös és Maros között. És folytathatnók a felsorolást; de mindez csak úgy

képzeltető el, ha szigorú különbséget teszünk a nemzetközileg is fontos összekötő fővonalak és a helyi érdekeket kielégítő keskeny-vágányú vonalak között.

Ábrándképnek mondhatnák mindezt a mindenkor mindent jobbantudók. De állítom, hogy csak nagyvonalú tervekkel lehet hozzálátni egy országrész igazi felvirágoztatásához. Márpedig Erdély kétségtelenül a még ezután föltárandó vidékek közé tartozik. Be kell látnunk, hogy még annyi természeti kincset és fel nem becsülhető gazdag értéket rejt magában, hogy bármilyen nagyösszegű beruházást is kamatostul visszafizet. Csak okosan és megfontoltan nyúljunk ezekhez a kérdésekhez és ne hátráljunk meg a feladatok nagysága előtt.

*RUZITSKA LAJOS*