

Papucs András

Erdei iparvasutak Orbaiszéken

A háromszéki erdőségek nagyobb mértékű kitermelése viszonylag későn, csak a 19. század végén, a vasút megjelenésével bontakozott ki. Nagyobb méretű kitermelés azelőtt csak a helyi jellegű iparágak (pl. üveghuták, hamuzsírforrás, faszén- és mészegetés) szükségleteit elégítette ki. Mivel a szitakészítők, a korabeli megemlékezések szerint, elég sok fát vágtak ki, viszonylag nagy károkat okoztak az erdőkben, hiszen ők a kidöntött faanyagot csak kis részét hasznosították. Ugyanakkor szinte mindegyik közösségnek volt fűrészmalma a hegyvidéki patakok mentén, s az ott előállított faárut elsősorban helyben értékesítették, vagy szekereiken Brassóba szállítva, az ottani piacon árusították.

Mivel Háromszéken egyetlen folyóvíz sem volt alkalmas tutajozásra, az itteni erdőségek faanyagát csak a gőzgépek megjelenése és a vasutak kiépítése után lehetett nagyobb mértékben kitermelni és elszállítani. Brassót végül is 1873-ban érte el a vasút, majd 1891-ben elkészült a Brassót Kézdivásárhellyel összekötő helyi érdekű vasút.

Horn Dávid felvidéki vállalkozó 1888-ban kezdte el a háromszéki, és azon belül az orbaiszéki erdők ipari méretű kitermelését. A Bászka-patak völgyében fekvő Gyulafalván csakhamar olyan korszerű fűrésztelepet építtetett fel, ahol gőzkazán segítségével már villanyáramot termeltek az üzem működtetéséhez. Ugyanakkor a Bodza vidékén is több erdei vasút működött az 1920-es évektől kezdődően.¹

Közleményünkben négy ismertebb erdei, keskeny nyomtávú orbaiszéki vasutat mutatunk be: a gyulafalvi Horn- (később Kovászna-Kommandó), a nehóiuai Götz-, a zabolai gróf Mikes- és a barátosi Diósi-féle erdei vasutat.

A gyulafalvi Horn-féle erdei vasút

A Kovászna–Kommandó (akkor még Gyulafalva, a mai településtől mintegy 5 km-re délre fekvő telep) közötti vasútvonal megépítését Horn Dávid vállalkozó kezdte el 1891-ben, a Baross Gábor által aláírt „kereskedelmügyi m. kir. minister 73.053 számú, a térrét-kovásznai keskeny vágányú helyi érdekű gőzmozdonyú vasútra vonatkozó engedélykirat” értelmében.

¹ PAPUCS 2002. 257–285.; 2006. 147–162.

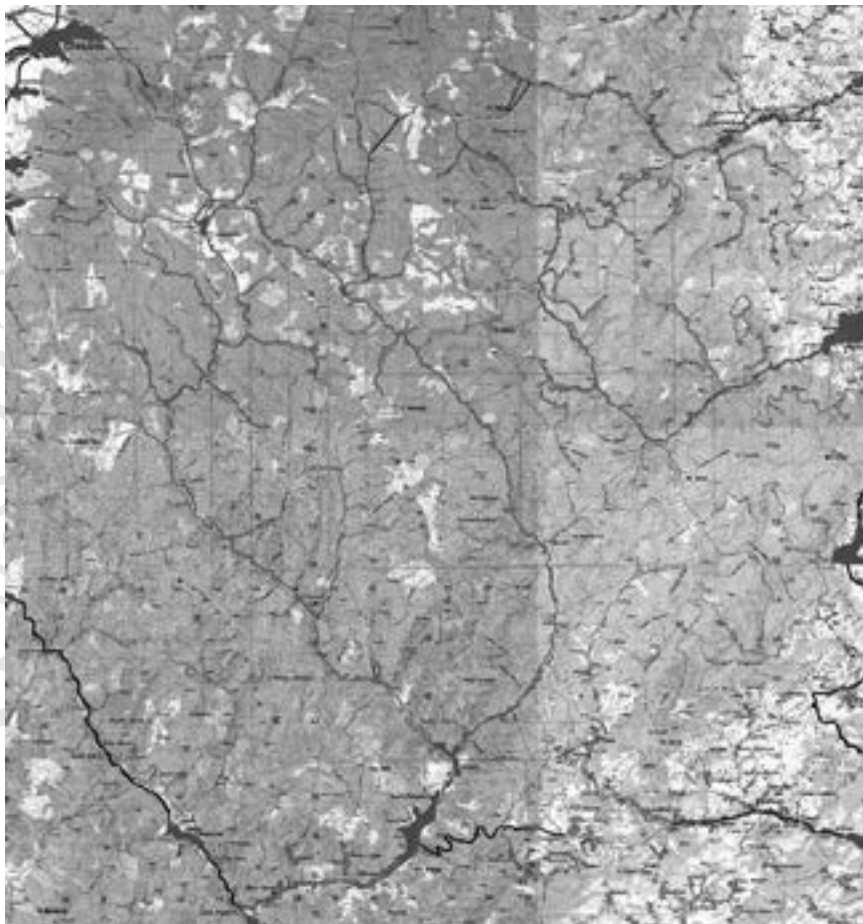
Az erdőkitermelő vasútra a Horn által 1888-ban elindított, a mai Kommandó környéki erdők kitermelését célzó vállalkozáshoz volt szükség. Üzembe helyezésére 1892-ben került sor, majd Horn eladósodása miatt (bár társ bevonásával is próbálkozott az olasz Morpugo személyében) azt 1897-től a Groedel család tulajdonában levő Erdélyi Erdőipari Részvénytársaság (EERT.) vette át.² Mint azt Sümegh Ignác írja 1896-ban, a vonal akkor már több mint 54 km hosszú volt és készült a góri sikló is, melyet valószínűleg a következő évben adtak át.³ A *Székely Nemzet* című lap szerint hivatalosan 1900-ban került sor a használatba vételre: „Műtanrendőri bejárás. Az »Erdélyi erdőipari rt« nagyszabású faipartelepét tudvalevőleg Romániában megvásárolt határszéli erdőségek kihasználásával fejlesztette. A rengeteg erdőségek és bércövek között a szállítás milliókra menő beruházásokat tett szükségessé; utak, vasutak, siklók egész hálózatát kellett megépíteni, hogy a Kárpátok völgyei és hegyei hozzáférhetőkké és azon páratlan fényű erdők iparilag feldolgozhatókká legyenek. A nagy nehézségek egyik legkiválóbbját küzdötte le a vállalat, midőn háromszékvármegye legmagasabb hegycsúcsának, a Goór-havasnak közelében, a Kis-Baszka és Zabola hegyi patakok völgyei között, nagyszerű berendezésű vontató siklót épített és ennek folytatásában gőzmozdonyú iparvasutat, a Murdán, Zabola és Goór-patakok mentén, azon hely közelében, ahol a triplex-confinium fekszik, azon pont, ahol a régi Moldva határa összevág Oláhország és Erdély határával. Ezen építménynek műtanrendőri bejárását márc. 12–15. napjain tartotta meg a kiküldött bizottság Horánszky vasúti és hajózási főfelügyelő vezetése alatt, melyen Háromszékvármegye részéről: dr. Demeter Gyula h. megyei aljegyző, Bogdán Arthur közigazgatási bizottsági tag, Gyárfás Győző kir. Főmérnök, Krajcsovits Béla kir. Erdőfelügyelő, Kökösy Gábor helyettes szolgabíró, továbbá Unger m. á. v. mérnök vettek részt. A rt.-ot Groedl Bernát és Horn Mór igazgatósági tagok, Bakay Dezső üzletvezető gépészmérnök és Pethő Gyula társulati főmérnök képviselték. A bejárásnak kedvezett az időjárás, s a helyszíni szemlén a létesítményeknek és berendezéseknek nagyszabású és teljességű kivitelét konstataálta. Mire azonban a jegyzőkönyvek felvételére került a sor: olyan hóesés és hóviharak támadtak, hogy a visszautazást a Kommandó-telepről majdnem megakadályozta a hófúvás s, olyan küzdelembe került a márciusi téllal való megbirkózás, hogy az igazi téli hónapokban sem volt ennél különb eset, amikor a Tél mutogatta a fogafehérjét.”⁴

Az EERT. tulajdonaként tovább fejlődött, bővült az iparvasút. Elsősorban ott építettek új szárnyvonalakat, ahol a cégnek jelentősebb vágterei voltak. A vállalat

² *Székelyföld*, 1889.

³ SÜMEGH 1896. 20. + térképmelléklet.

⁴ *Székely Nemzet*, 1900.



Orbaiszéki kisvasutak a térképen

kozóknak jó kapcsolatai lehettek, mivel az első világháború előtt és után is jelentős megrendelésük volt, s még megépült három sikló (Naruja I. és II., Bota)⁵ és közel 200 km vasút.

Habár a cég működtette a teljes vasutat, annak tulajdonjoga összetett volt. Horn a fűrésztelepek építésének megkezdésekor a területet mind Gyulafalva, mind

⁵ LÁTÓ 1981. 122–128., 181–182.



Felsőváralja Siklója II. — Borsodony Siklója II. — Kőrös siklója II.



A Sikló Egyesület és Georg Hocevar által újjáépített Hankó-híd terhelési próbája. 2004. május 24.

A Naruja II. sikló



A kovásznai sikló alatti híd összedőlt 2005 tavaszán. Fotó: 2007. március 19.



A CFI 762-209-es pályaszámú, 1917-ben a Krauss München gyár által készített gőzmozdony vendégszereplése a „Kommandói napok” alkalmából. 2007. augusztus 4.

később Kommandó esetében a magyar államtól bérelte. A hivatalos nevén „Brassó – Háromszéki helyi érdekű vasút” 1891-es elkészülte után az iparvasút kovásznai állomásig történő meghosszabbításához szükséges területet úgyszintén az államtól bérelte, 50 éves szerződéssel és azzal a kikötéssel, hogy a megállapodás lejártá után a teljes vasút, minden építménnyel együtt az állam tulajdonába kerül át. Továbbá még abban is megállapodtak, hogy személyszállítást is vállalniuk kel az állomás és Térrét (a mai Fenyő Hotel környéke) között. Ezért szerepelt a korabeli menetrendekben is a Térrét–Kovácsna helyi érdekű vasúti szakasz. Azon belül egy megálló volt Vajnafalván, és valószínűleg még ott, ahol a Kézdivásárhely felé vezető országutat keresztezte, a későbbi Kisállomásnál.

Roediger Lajos néprajzkutató első világháború idején keletkezett visszaemlékezései a cég korabeli felszereltségére, valamint normál nyomtávú mozdonyok létrejöttére utalnak: „1916. augusztus 28-ának reggelén 6 órakor megérkezett községünkbe a miniszterelnök parancsolatja, mely szerint »mindenki köteles elhagyni a falut déli 12 óráig, gyalog vagy szekéren, a katonakötelesek Udvarhelyre vonuljanak be, vonat nem lesz«. Mi is nagy búsán itthagytva 25 évi takarékoskodásunk- és fáradságos munkánkkal megszerzett otthonunkat, elindultunk hátizsákokkal, tarisznyákkal a kovásznai állomásra. Tudván, hogy a Groedel cégnek nagyobb tolató mozdonya is van, reméltük, hogy vonaton juthatunk el Marosvásárhely felé”.⁶

A második világháborút követően az EERT. Fokozatosan a felszámolás útjára sodródott, s a kommandói területeket, valamint a kisvasút egy részét magánszemélyekből álló csoport vásárolta meg 1944-ben. Az adásvételi szerződésben kikötötték, hogy: „a gördülőállomány nem képezi eladás tárgyát”, tehát valószínűleg az EERT.-től, vagy annak jogutódjától államosították a mozdonyokat 1948-ban.

Ettől kezdve különböző székhelyű állami erdőkitermelő központok alegysége volt a kommandói gyár, tehát tartozott Brassóhoz, Nehoiuhoz, Ploiești-hez és Marosvásárhelyhez.⁷ Ebben az időszakban több kötélpályát is használtak az erdőben kitermelt fa vasúthoz való szállításához. A vállalat végül egy brassói székhelyű anyavállalatnál állapodott meg, annak kovásznai részlegeként. Az 1990 utáni átstrukturizálás során a brassói székhelyű cég neve Vestfor Rt. lett. Az 1994-ben Brafor-ra átkeresztelt vállalat veszteségesen működött, majd 2004-től, a sikertelen magánosítás után önkéntes felszámolás alatt van.

⁶ ROEDIGER 1999. 195.

⁷ *Monografia Întreprinderii...*, 1958.

A nehoiui Götz-féle erdei vasút

Az osztrák érdekeltségű Götz cég volt az EERt. egyik legnagyobb vetélytársa, mely 1907-ben alapította meg a Nehoiuban működő üzemét. Az első világháború után, hogy elkerüljék a háborús kártérítésként való elkobzást, svájci illetőségű cégek adták el, majd egy olasz–román cég tulajdona lett. A Foresta mögött valószínűleg ugyancsak a Götz cég állott.

Valószínű, hogy az első világháború idején, stratégiai jelentőségük és szerepük miatt egyesítették a két cég vasútjait (EERt. és Götz), hiszen eredetileg azok között nem volt közvetlen kapcsolat, tehát a két nyomvonal között létezett egy kb. 50–100 m-es vasútmentes szakasz. A vasutat jelentős természeti csapások sújtották, mivel 1970-ben és 1975-ben a hosszan tartó esőzések után keletkezett árvíz elmosta a Nehoiu felé vezető vonal egy részét. Ezután többet nem állították helyre a két szakasz közti összeköttetést. A Nehoiuban működő fakitermelő vállalat egészen az 1997-es magánosításáig folytatta tevékenységét, amikor azt végül is egy olyan cég vásárolta meg, mely Omar Hayssam arab üzletember tulajdonában volt.⁸

A zabolai Mikes-féle erdei vasút

Az 1893-ban létesített Mikes Ármin-féle vasút legalább annyira látványos és változatos technikai megoldásokat alkalmazott, mint a kommandói. Sodronypályák, vizes úsztatók (ún. csuszornyák) szállították a fát a keskeny nyomtávú vasúthoz, mely továbbította azt a normál nyomtávú vasúthoz.⁹ A sodronypályákon a farönkök saját súlyuknál fogva jutottak el a fűrésztelepre, a több kilométeres úsztatók számára pedig a patakokon duzzasztókat építettek, hogy a belevezetett vizükkel a rönköket gyorsan tudják továbbítani. Ilyen szerkezetekről a Gelence és a Putna patakok völgyéből tudunk, sajnos pontosabb helymeghatározás nélkül.

A *Székely Nemzet* 187. száma 1903-ban így írt a vasútról: „Új iparvasút és kötélpálya Háromszéken. Gróf Mikes Ármin nagybirtokos nagy terjedelmű erdősegei kihasználása érdekében a romániai határszéltől Gelence községben fekvő fűrésztelepéig 10 km hosszú sodrony-kötél pályát tervezett, mely a kereskedelmi minisztérium részéről múlt hónapban engedélyeztetvén, a rendkívül kedvező időjárás mellett gőzerővel folytatott munkával alapozási munkálatai már befejezést nyertek és jövő március hó végére az üzembe hozatala biztosítva van. Ezen szállító

⁸ POSEA 2003.

⁹ POTSA 1899. 208.



Valamikor itt ment a kisvasút – földcsuszamlások Nehoiu környékén. 2007. augusztus 5.



*„Háromszék, Kovászna, Jakabhavas, Szerpentin iparvasút” – a barátosi kisvasút.
Tóth Zoltán gyűjteménye*



„Zabola Részvénytársaság” részvénye. Csángó Néprajzi Múzeum (Zabola) gyűjteménye



Zabola, sodronypálya.
Ádám Attila Péter gyűjteménye



Őserdő volt Nehoiu környékén.
Forrás: <http://www.nehoiu.ro/photo/istoric>



Zabola-fűrésztelep állomási anyagraktár
Schnittmaterial-Depot an der Bahstation Zabola-fűrésztelep

Zabola-fűrésztelep állomási anyagraktár. Ádám Attila Péter gyűjteménye

művön, melynek szállító képessége évi 150,000 köbméter, a gömbfa a határszéli Putna patak mellől közvetlen a fűrésztelephez érkezik. A nagy befektetést igénylő mű rentabilitása érdekében a már tíz év óta fennálló fűrész és gyufa-gyár termelő képessége fokoztatván, a fűrész áruk tovább szállítása tengely forgalom útján való lebonyolítása lehetetlenné vált, amiért a gróf a gelencei fűrészstől a Brassó-Háromszéki vasútig vezető 16 km hosszú erdei iparvasút építését is tervbe vette. A terület átengedése tárgyában most a napokban volt az érdekelt birtokosokkal az erdőtvény alapján helyszíni tárgyalás. A földtulajdonosok ellenzése dacára a közigazgatási bizottság kiküldöttei és a meghívott erdész és mérnök szakközegek megállapították, hogy gróf pár millió köbméter fa anyagának kitermelése és elszállítása a vasutat szükségessé teszi s ezért tulajdonosok a szükséges területet megfelelő kártalanítás mellett átengedni tartoznak. Gratulálunk a gazdaság téren oly tevékenyen működő, a lótenyésztés terén közelebről feltűnést keltő eredményt felmutató grófnak előnyösen ismert vállalata ezen nagyszabású fejlesztéséhez, mely hivatva lesz a székely kereseti viszonyokat is előmozdítani.”¹⁰

A barátosi Diósi-féle erdei vasút

A Diósi Ignác fia Lajos cég Kovásznán alakult 1894-ben, melynek barátosi gőzfűrészre már 1898-tól működött. A vállalat 1905-ben engedélyt kapott út készítésére a Kommandó környékén felvásárolt erdők faanyagának leszállítására.¹¹ Valószínű, hogy végül is a székérút megépítésére nem került sor, mivel azt az

¹⁰ Székely Nemzet, 1903.

¹¹ KELEMEN 2001. 182–185.

engedélyben is említett iparvasút létrehozása váltotta fel, melynek közigazgatási bejárására 1906. február 21-én került sor.

A folyamatosan fejlődő, helyi szinten nagy megbecsülésnek örvendő vállalkozást az 1920-as években sorozatos veszteségek érték. Valószínűleg gyűjtogató eredményeként többször állt lángban a fűrésztelep. A cég tulajdonosai az 1923. szeptemberi tüzeset után végül is a telep felszámolása mellett döntöttek.

Érdekességként megemlíthető, hogy a Horn-féle vasutat 1890-ben Papolc fele akarták megépíteni, hiszen ők ott már utat is létesítettek a gépezetek felvitelére. Valószínűleg nem elhanyagolható tény volt, hogy akkori pénzben kifejezve 40 000 forinttal többbe került volna a kovásznai vonal megépítése. Hogy mégis miért vitték Kovászna felé a vasutat, még egyike a Kommandó környéki erdei vasutak talányainak.¹²

Jövőkép

A tehergépkocsik elterjedésével az erdei vasutak korszaka fokozatosan lejárt, mivel nem voltak elég gyorsak, sok gonddal járt a rakodásuk, s viszonylag nagy személyzetet igényelt működtetésük. Az erdei úthálózat kiépítése, tehát az ún. erdőfeltárás második nagy korszaka az 1960-as években indult be az egész ország területén. Annak következményeként a gazdasági okokból felszámolt vasutakat már többé már nem építették újra, s ugyanez a sors várt a természeti csapások, főleg árvizek által tönkretett vonalakra is.¹³

A Kovásznát Kommandóval összekötő kisvasút azonban folyamatosan működött egészen 1989-ig. A rendszerváltozás után viszonylag lassan és nehézkesen kibontakozott magánosítás folyamatában azonban már nem számított csúcstechnológiának. Másodsorban pedig azért hagyták sorsára a kisvasutakat, mivel a vasúti kocsikon történő szállítványok a hatóságok által jobban ellenőrizhetőek voltak, nem csak egy-két embertől függött egy szerelvény megrakása, mozgatása, nem lehetett egy menetlevéllel két fuvarát végezni stb. Bár a kovásznai siklót az 1996-os tüzeset után még újjáépítették, az utolsó hivatalos járat végül is 1999 októberében volt. Ezután már csak vasútbarátok ténykedésének köszönhető, hogy a kisvasút emléke egyáltalán megvan, s hogy évente pár gőzmozdony-vontatású szerelvény elindul az alkalomra kifoltozott pályán.¹⁴ Az erdőkitermelő cég szempontjából nézve a kisvasút napjainkban csak ócskavasként értékesíthető. A vasútbarátokat

¹² BEDE 2001.; KELEMEN 2001.

¹³ MUICA – TURNOCK 2003. 9–20.

¹⁴ HUFNAGEL et al. 2002.



A zabolai Nagyvállomás és a Zernye közötti vasút avatása. A zabolai gróf Mikes család fotóalbuma



A zabolai Nagyvállomás és a Zernye közötti vasút avatása. A zabolai gróf Mikes család fotóalbuma



*A gelencei „csuszornya”. Készítette gróf Mikes Árminné Bethlen Klementina.
A zabolai gróf Mikes család fotóalbuma*



*A gróf Mikes család zernyei fűrésztelepe a Zernye-tető oldalában.
A zabolai gróf Mikes család fotóalbuma*

leszámítva a helyi és megyei tanácsok látnak még – főleg turisztikai célú – hasznosítási lehetőséget az országos műemléki jegyzékben szereplő együttesnek.

Ne feledjük azonban, hogy bár nosztalgikus látvány a gőzös, a vele megvalósított erdőkitermelés természeti szempontból viszonylag nagy károkat okozott. Következésképpen itt tudnánk megemlíteni az 1931. évi kommandói árvizet, Vránca megyében a 20. század elejétől máig tapasztalható földcsuszamlásokat és a gyakori széldöntéseket. Fontosnak tartjuk, hogy bármilyen felhasználást nyerjen is az utolsó orbaiszéki kisvasút, annak szervezői szem előtt tartsák mind a lakosság érdekeit, mind a környezetvédelem korszerű szabályait.

Irodalom

BEDE Erika

2001 Papolc – Păpăuți. *Székely falvak*, 2. Erdély-történeti Alapítvány, Debrecen.

HUFNAGEL, H. – LACRIȚEANU, Ș. – MARKÓJA Sz. – SZILVA P. E.

2002 *A Kovászna–Komandó erdei vasút és siklópálya*. Budapest.

KELEMEN József

2001 *Barátos*. Charta Kiadó, Sepsiszentgyörgy.

LÁTÓ Anna

1981 *Honvágyam hiteles története*. Kriterion Könyvkiadó, Bukarest.

MUICA, Nicolae – TURNOCK, David

2003 The Railway Age in the Carpathian Forests: A Study of Romania. *Geographica Pannonica*, 7. Dep. of Geography, Tourism & Hotel Management, Fac. of Natural Science, Univ. of Novi Sad, 9–20.

PAPUCS András

2002 Erdőkitermelő iparvasutak a Háromszéket ábrázoló térképeken. *Acta (Siculica)* 2001/2. 257–285.

2006 Háromszéki iparvasutak térképeken, különös tekintettel a kommandói erdei vasútra. *Acta (Siculica)* 2006/2. 147–162.

POSEA, P.

2003 *Declarația politică: „S. C. - Foresta - S. A. și orașul Nehoiu, două entități inseparabile”*. Ședința Camerei Deputaților din 11 noiembrie 2003, București.

POTSA József

1899 *Háromszék vármegye – Emlékkönyv Magyarország ezeréves fennállása ünnepére*. Jókai-Nyomda RT., Sepsiszentgyörgy.

ROEDIGER Lajos

1999 Emlékirat. (közlő: Kónya Ádám). *Acta (Siculica)* 1998/2. 155–202.

SÜMEGH I.

1896 *Az Erdélyi Erdőipari részvény-társaság keletkezéséről és jelen üzemének berendezéséről.*

Czettel és Deutsch-féle Műv. Intézet, Budapest.

Források

1889 Lóvonatu vasut. *Székelyföld*, VIII. 66., Kézdi Vásárhely, 3.

1891 *A kereskedelemügyi m. kir. ministertől – 73.053. szám. A térrét-kovácsnai keskeny vágányú helyi érdekű gőzmozdonyú vasutra vonatkozó engedélyokirat.* Magyarországi Rendeleték Tára, Budapest, 1710–1739.

1900 Mútanrendőri bejárás. *Székely Nemzet*, XVIII. 40. (márc. 16.), 3.

1903 Új iparvasút és kötélpálya Háromszéken. *Székely Nemzet*, XXI. 187. (dec. 14.), 3.

1958 *Monografia Întreprinderii Forestiere de la Comandou pînă la 13. Nov. 1958.* Covasna, 4 p. (kézirat)