GIDÓ CSABA*

UTAZÁS A 19. SZÁZADI ERDÉLYI VASÚTVONALAKON

Kulcsszavak: gőzmozdony, vasút, vasúti utazás, Erdély, Székelyföld

„A fantasztikus új találmányok terveinek nem lévén barátai, csak nevetnünk lehet azon hasznavehetlen eszme fölött, hogy oly vasút építtethessék, melyen gőzerővel utazhatnánk. Képzeltető-e esztelenebb és nevetségesebb valami, mint, hogy egy jármű gőz által vontathassék s e mellett diligenceknál gyorsabban haladjon?”² Az 1819-ben a *Quarterly Review* angol lapban a vasútról megjelent vélemény nem sok esélyt adott az új technikai találmány elterjedésének. A korabeli cikk írója még nem tudhatta, hogy rövid időn belül világszerte a George Stephenson angol mérnök által készített *Locomotion* féle gőzmozdonyok fogják vontatni a teher és személyszállító kocsikat, és a történelemben először az ember átlépi tér és időbeli korlátait. Stephenson más szempontból is korszakalkotó szerepet töltött be. Az általa kivitelezett és 1825. szeptember 27-én megnyitott Stockton–Darlington pálya nyomtávja 1,435 méter volt,³ a későbbiekben ez az úgynevezett normál nyomtáv terjedt el leginkább az egész világon, így a Kárpát-medencében is.

Egy nem mindennapi látványban lehetett részük azoknak a nézőknek, akik 1829. október 6-án kilátogattak a Liverpool mellett rendezett lokomotív versenyre. A verseny tétje, hogy annak a mérnöknek a mozdonyai fognak közlekedni a Liverpool–Manchester vonalon, akinek a találmánya a leggyorsabb. A versenyre négy mozdony érkezett: *Novelty* (Újdonság), *Rocket* (Rakéta), *Sanspareil* (Páratlan) és a *Perseverance* (Kitartás).⁴ A történelem első lokomotív versenyén a vetélkedés ténylegesen csak a *Rocket* és a *Novelty* közt folyt, mert a *Sanspareil* nem felelt meg a verseny kiírási feltételeinek, a *Perseverance* pedig már az elindulás előtt elromlott. A verseny Stephenson *Rocket* mozdonyának fényes győzelmével ért véget.⁵ A vasúttársaság a versenyt követően a vonalon közlekedő mozdonyokat Stephenson és fia newcastlei gyárában rendelte meg, amelyet akár a történelem első mozdonygyárának is nevezhetünk.

Az új technikai találmány révén az ember függetlenítette magát a tértől és a távolságoktól. Lehetővé vált nagy tömegek gyors, olcsó, biztonságos és pontos időben való szállítása. A vasúti közlekedés nem elhanyagolható előnyének számított, hogy az időjárástól függetlenül biz-

* GIDÓ Csaba, dr. (1973), történész, tanár. 2012-ben doktori fokozatot szerzett a Pécsi Tudományegyetemen történelemből. Jelenleg a székelyudvarhelyi Kós Károly Líceum történelem tanára. Kutatási területe: a vasút és közút szerepe Székelyföld modernizációjában. Eddig megjelent kötete: *Vasszekér és mozdonygőz. A székelyföldi vasút története (1868–1915)* Pro-Print, Csíkszereda, 2013.

1 *Diligence*, a magyar megfelelője delizsánsz, lófogatú, személyszállító postakocsi.

2 *Vélemény a gőzmozdonyú vasutakról 1819-ből*. Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye IX(1875). 46.

3 KÉPESSY Árpád: *A magyar vasútügy története*. Wodianer F. és Fiai Műintézete, Bp., 1908. 20.

4 UJHELYI Géza: *A vasútügy története*. Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt., Bp., 1910. 18.

5 Uo.

tosította a gördülékeny személy- és teherszállítást. Megtörtént a tér és az idő legyőzése, a vasútra úgy tekintettek, mint arra az erőre, amely betört az eddig korlátlanul uralkodó természetbe. Hogy van-e mozgás és az milyen, az ettől kezdve a mechanikus erőtől függött, amely megteremtette saját új térbeliségét.

Először a magyar reformnemzedék külföldön tartózkodó tagjai ismerkedtek meg a gőzmozdonnyal és hamar felismerték a vasút fontosságát. Ezek közé tartozott a nagy erdélyi utazó, Bölöni Farkas Sándor, aki 1831-ben járt Angliában. Így írt a vasúthoz fűződő élményeiről: *„Liverpoolból Manchesterig a gőzszekérrel jöttünk. Az emberi elmének egyik legnagyobb diadalma a gőzszekér. A város végén felültünk a szekérre mintegy 130-an, s ezen utat Manchesterig, – amely 30 ½ angol, vagyis mintegy hét magyar mérföld – 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 legsebesebben vágató ló ily gyorsasággal nem haladhat. Különösen gyönyör nemét érzi az ember, midőn egyik városból csaknem egyszerre a más messze városban teremhet. Manchesterből annyi ágazatokra van megindítva a gőzszekér útja, hogy a felszámlálás szerint tíz esztendő múlva tizenöt óra alatt egész Angliát hosszába és végig futhatja az utazó.”*⁶

Széchenyi István 1832-ben tett angliai látogatásán ismerkedett meg a vasúttal. Október 24-én adódott alkalma először gőzmozdonyt látni, majd a következő nap, október 25-én felült a *Comet* nevű mozdonyra.⁷ Hazatérve, a magyar vasútépítés élharcosa lett. A reformnemzedék egy másik tagja Szemere Bertalan szemléletesen írta le 1837-es angliai vasúti élményeit: *„Már valék Woolwich s Greenwich-ben is, mi városkák a Temze partján fekszenek, a tenger felé. Ez utóbbiba, magas kőoszlopokra épített boltozaton folyó 3 angol mérföldnyi vasút vezet, melyen végig a gőzkocsi tíz perc alatt ragadt bennünket, 400 személyt tíz összecsatolt kocsiában, s oly szédítő gyorsasággal, miként sem szél, sem sas nem megy. A lámpaoszlopok s közel tárgyak, mint káprázatok tűnnek el, a szemnek mely pillantása meglátta, ugyanaz elveszté, s midőn a visszatérő kocsisorral találkozáink, annak sokféle mázú oldalai, a mindenféle színű ruhák, selyemernyők, kalapok, kendők s alakok megkülönböztethetetlen tarka zavarként rohantak el mellettünk, s a 25–30 öl hosszú vonat valóban csak olyan volt, mintha egy rövid tarka pántlikát rántottak volna el szemünk előtt. Nagy élmény a léleknek, midőn a szokott lassú utazás helyett gőzkocsin első ízben sugárként löveltetünk, s ha soba nem, ilyenkor hajlandók vagyunk csodálni azt az állatot, mely embernek neveztetik.”*⁸

A reformnemzedék korán felismerte a vasút gazdasági, társadalmi és kulturális hatását. Az 1840-es években Magyarországon is elindult a vasútvonalak tervezése majd építése. Az első normál nyomtávra, gőzmozdonyvontatásra berendezett magyar vasútvonal 1846. július 15-én Pest és Vác között nyílt meg. Az első vonatot a pálya mellett mindenütt hatalmas kíváncsi tömeg fogadta. A Vác előtti megállónál az utasok elragadtatva nézték a tiszteletükre rendezett tűzijáték fényeit, később derült csak ki, hogy valójában a város körülbelül 30–40 háza égett.⁹ Az újonnan felavatott Pest–Vác vonalon Petőfi Sándor állítólag háromszor utazott oda-vissza

6 BÖLÖNI Farkas Sándor: *Utazás Észak-Amerikában*. S.a.r., bev. jegyz. BENKŐ Samu. Kriterion, Buk., 1966. 74–75.

7 ZELOVICH Kornél: *Széchenyi és a magyar közlekedésügy*. MTA, Bp., 1925. 37–38.

8 SZEMERE Bertalan: *Utazás külföldön*. Második bővített kiadás. Pest, 1846. 25.

9 BALÁZS Károly: *„Tebetyi mert vasútyi ...” Vasutas anekdoták*. Notesz-K Kft, Bp., 1996. 26.

az első napon.¹⁰ A vasúti utazás élményének hatására írta a *Vasúton* című versét. A költő versén keresztül tolmácsolta azt az örömet, amelyet a kor embere érzett a távolság legyőzésekor.

„Tenger kéj veszen körül,
Közepében lelkem fürdik...
A madár röptől csak eddig,
Most az ember is röptől!”¹¹

Petőfi Sándor és ifjú felesége, Szendrey Júlia 1847. december 13-án utazott Pestről Vácra. A vasút iránti csodálat tűnik elő Szendrey Júlia naplójából is: „*A vasúton mentünk vagy igazság szerint inkább repültünk, Vácra. Hideg fagyos idő volt, s oly nehéz sűrű köd borította indulásunkkor mindkét oldalról a kilátást, hogy lehetetlen volt megkülönböztetni a tárgyakat, melyek mellett csak úgy suhantunk el, mintha versenyt nyargaltunk volna a szél paripájával. A nap is csodálkozni látszott e vakmerőségen mert noha reggel úgy elfődte magát, mintha egész hétig nem akarna lepillantani, egypárszor még is olyan bámulva bujt elő, mintha saját magának se hihetné, mit ide lenn lát. [...] A szüntelen egyhangú morajt úgy hallgattam, mint e madár szárnysubogását, melyet koronként éles füttyével visít keresztül, szilaj tűzzel ösztönözve magát még ördögibb futásra.*”¹²

Az új közlekedési eszközzel való első utazás mindenki számára hatalmas élmény volt. Az első magyarországi vasutak megnyitását követően a pálya menti községek lelkészei kötelesek voltak a szószékről hirdetni a vasúti biztonsági előírásokat és rendelkezéseket.¹³ Egy vasútvonal építése majd megnyitása egy régió legnagyobb eseményeinek egyike volt. Az erdélyi fővasútvonal kiépítése által 1870–1873 között olyan jelentős városok mint Kolozsvár, Marosvásárhely, Gyulafehérvár, Segesvár, Brassó vagy Nagyszeben is bekapcsolódtak a vasúti forgalomba. Ezen városok illetve környékbeli falvak lakossága számára a vasúti utazás kézzel fogható élménnyé vált, míg a kisebb településeknek vagy Székelyföld nagy részének a vasút egy távoli vágyálom maradt. 1880-tól a helyi érdekű vasútépítkezéseknek köszönhetően Erdély-szerte több száz kilométernyi vasútvonal épült ki és a XX. század elejére minden jelentősebb erdélyi település bekapcsolódott a vasúti hálózatba.

A vasúti utazás élménye gyakran ott szerepel a korabeli napilapok, újságok, kis novellák vagy regények oldalain. A kolozsvári *Ellenzék* 1888-ban a Héjjásfalva–Székelyudvarhely vasútvonal átadásakor megpróbálja szemléltetni a helyi lakosságban megmutatkozó kíváncsiságot.

„Minden állomásnál nagy tömeg várta. A székely asszony megfogta az ura kezét.

- Hallja kend apjok, ülünk fel egy kicsit a vasútra.
- Vak apád! Hadd próbálja más.
- Egy futamodásnyira bár édes emberem.
- Űm, hátha elromlik a masina?
- Jaj lelköm Gábor úr csinálta azt.
- No, no!

10 Uo.

11 Petőfi Sándor összes költeményei. Szépirodalmi, Bp., 1974. 618–619.

12 Szendrey Júlia ismeretlen naplója, levelei és haláloságyán tett vallomása. Szerk. MIKES Lajos–DERNŐI Kocsis László. Genius, Bp., 1930. 203.

13 BALÁZS: i. m. 26.

Ez annyit tesz, hogy legyen meg a te akaratom és kézen fogva járulnak a pénztárhoz.

– Bilétet istállunk Udvarhelyig.

A gazda megrántja az asszonyt.

– Csak egy futamodásnyit mondtál.

– Annyi lelkem gazdám csak. Hiszen úgy megyünk mint a pereszlen.

A gazda csendesen mormolja: Mégis hunczut a német, máskor egy félnap kellett!

E jelenet megismétlődik minden állomásnál zsúfolásig telnek a kocsik s a masina nagy füst felleget fúj a csendes székelvölgyekbe. A mezőn foglalatostkodó átkiált a szomszéd földre:

– Érzik-e kendétek!

– Mit koma?

– A vasút füstjét.

– Már hogyné. Ahajt megyen né. Katona koromba sem láttam különbet. Alig várom, hogy bele üljek.¹⁴

Az erdélyi vasútvonalak birtokbavételét a helyi közösségek mindenütt nagy ünnepek keretében tették meg. Az első vonatot virággal díszítették fel, az állomásoknál díszkaput állítottak, a beérkező vonatot a helyi lakosság éljenzéssel és a Rákóczi-induló eléneklésével fogadta.

A Tövis–Marosvásárhely vasút megnyitása után a kolozsvári *Kelet* újság szerkesztője beutazta a vonalat és közzé tette élményét. „Ami magát az utazást illeti: a személykocsik I. és II. osztályú coupéi oly ízléssel, csinnal, kényelemmel vannak berendezve, hogy azok a legkényesebb ízlést is méltán kielégíthetik. A III. osztályú kocsik is még mindig elég kényelmesek arra, hogy az erdélyrészi kevésbé módos, közép és polgárosztálybeli utasok által túlnyomóan vétessenek igénybe, sőt a IV. osztályú kocsik ellen melyek kivétel nélkül üvegablakkal vannak ellátva sem lehet kifogása a szegényebb munkások és napszámosoknak.”¹⁵ Az újságíró kitért a hiányosságokra is. Az I. és II. osztályú várótermek a téli időszak alatt fűtetlenül s bezárva álltak, ezért a III. és IV. osztályú egyesített váróhelyeket lehetett csak igénybe venni „sokszor igen ronda passagierjei között.”¹⁶ A másik hiányosság, amely a vasúttársaságnak is számos gondot okozott, a vonatok tél idején való fűtése volt. A marosvásárhelyi vagy a gyulafehérvári állomáson meleg vízzel telt és tarka szőnyegbe burkolt pléhszelencéket helyeztek el a vagonokban, melyek rövid egy óra alatt azonban kihűltek, az utasok pedig a célállomásig hidegben folytatták útjukat. A kocsik téli fűtését a későbbiekben is sok kritika érte, mint ahogy az egy 1912-es sajtóhírben is olvasható: „... a csíki 30–35 fokos [...] hidegben 3 szorosán fokozódik a teher súlya és nem kifágy, hanem kiszámíthatatlan gyorsan elfogy a gőz, mely az állítólag most használt rossz szénfűtéssel nehezen is fejleszthető. Mindezekben csak úgy segíthetünk, ha Szentmihálytól Szentgyörgyig a bundát vasúton is magunkra vesszük, mert különben a Gréczesen gőz mellett is könnyen megfagyunk.”¹⁷

14 Ellenzék IX(1888). 67. sz. (március 20.)

15 Kelet II(1872). 13. sz. (január 18.)

16 Uo.

17 Csíki Lapok XXIV(1912) 3. sz. (január 17.)

A kocsik korszerű fűtését és világítását csak az 1860-as évek végétől sikerült megoldani. Gondot jelentett továbbá az illemhelyek kérdésének a megoldása. Kezdetben csak a pályaudvarokon volt lehetőség azok használatára, később a poggyászkocsikon helyeztek el mellék helyiséget, de komoly próbatételt igényelt az oda való eljutás. Az 1870-es években jelentek meg a fűtéssel és illemhellyel is rendelkező személykocsik. Kezdetben a vasúti kocsik oldalfeljárók voltak, egyik fülkéből a másikba csak a külső lépcsőn lehetett átjutni, ami mozgásban lévő kocsi esetében veszélyes volt. Az egyre nagyobb sebességet elérő szerelvényeken azonban a kocsik közötti külső átjárás lehetősége megszűnt.¹⁸ Az I. és II. osztályú fülkék egymástól elszigeteltek voltak, az utazók a megállóban a vasúti peronról egyből a fülkébe szálltak fel. A vasútvonalon előforduló balesetek, gyakori rablások, gyilkosságok az 1860-as évektől előtérbe állította a fülkék közti kommunikáció, az átjárás biztosítását. A vitákban mint alternatíva jelent meg az amerikai szalonkocsi-típus bevezetése, de egyetlen európai vasúti rendszerben sem hajlottak erre. A fülke rendszerről az európai vasúttársaságok nem voltak hajlandóak lemondani, inkább olyan riasztószervezeteket terveztek, melyek baleset esetén lehetővé tették az utazók számára a gyors segélykérést. Így például Lehr Benő a Duna–Dráva vasút tisztviselője egy elektromos riasztórendszer beszerelését javasolta, amely összekötné a vasúti kocsikat a kalauzkocsival, baleset esetén pedig a riasztókészüléket a kocsi osztályozásának megfelelő számban kellett volna megnyomni.¹⁹ Franciaországban az 1860-as években több vasúton a fülkék közötti falon figyelőablakot alakítottak ki, ami természetesen hamar karikatúrák céltáblájává vált.²⁰ A fülkék, illetve a kocsik közötti hatékony, biztonságos és kényelmes kommunikáció csak egy belül elhelyezett folyosóval volt megoldható. Ilyen irányba tett lépést az 1860-as évek elején a svájci északkeleti vasút által forgalomba állított kocsi típus, ahol a fülkéket a válaszfalakon kialakított ajtókkal kapcsolták össze.²¹ Ezt a rendszert is több bírálat érte, leginkább azt hangoztatták, hogy a fülkéken való átjárás zavarja az utasok nyugalmat. Edmund Heusinger von Waldegg találta meg a végső megoldást, mely szerint a kocsikba a bejutást az azok két végén található ajtókon keresztül oldotta meg. A fülkék zártsága megmaradt, de már nem a peronról, hanem a kocsiban található folyosóról lehetett oda belépni.²² A 19. század végétől a nagy távolságokon közlekedő vonatokon már étkező- és hálókocsik is álltak az utazók rendelkezésére.

A vonaton való utazás tömeges elterjedésével párhuzamosan illemtankönyvek, irodalmi művek, sajtóhírek, turista könyvek látták el az utazókat hasznos tanácsokkal a vonaton való viselkedési szabályokról, arról, hogy mire kell figyelni az utazás során, mekkora csomagot érdemes vinni hosszabb utazásra, vagy esetleg hogyan lehet megszabadulni a kellemetlen útítársztól. Dohányozni az I. osztályú kocsikban csak az összes utazó belegyezésével lehetett. Minden

18 KOMORÓCZKI István: *A magyarországi vasúti kocsik fejlődésének története 1836 és 1875 között = Magyar Vasúttörténet. A kezdetektől 1875-ig*. I. Szerk. Kovács László. Közlekedési Múzeum, Bp., 1995. 339.

19 LEHR Benő: *Villanydelejes segélyhívó utasok számára vasúti vonatknál*. Vasút I(1874). 12–13. sz. (december 13.)

20 SCHIVELBUSCH, Wolfgang: *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században*. Napvilág, Bp., 2008. 98.

21 Uo.

22 Uo. 99.

vonaton voltak nem dohányzó szakaszok is.²³ Az 1904-ben hozott rendelet további szigorításokat tartalmazott: megtiltotta a dohányzást a vasúti várótermekben és több vagon, illetve fülkét tartottak fent a nem dohányzók részére.²⁴ A szigorú rendeleten azonban hamarosan változtattak: „*De úgy látszik, a vonatokon több a dohányos ember, mert míg a nem dohányzóknak fenntartott kocsikban alig utazott néhány utas, a többi szakaszok zsúfolva voltak füstölő alakokkal. Az újítás tehát nem vált be s maga a pénzügyminisztérium is amely érthetően a dohányzók érdekeit védi, lépett közbe, hogy a rendszeren változtassanak. Most a MÁV igazgatósága elhatározta, hogy csupán a hölgyszakaszokat tartja fenn, a nem dohányzók részére nem lesz külön koci.*”²⁵ A higiéniai előírások szigorításának jele, hogy 1905-től a nyilvános helyeken és a vasúti várótermekben, illetve fülkében megjelentek a „*Kéretik a földre nem köpni.*” feliratok.²⁶

A vasúti előírás szerint a magányosan utazó nők kérhették, hogy lehetőleg csak nőkkel együtt utazzanak. A vonatokon külön női szakaszokat tartottak fent.²⁷ Kutya vagy más állatok szállítása csak ketcében történhetett, külön jegyváltás ellenében. A fülkébe csak annyi csomagot lehetett bevinni, amennyi az utazó ülése feletti poggyásztartóban elfért.²⁸ A vasúti és hajózási felügyelőség 1913-ban megtiltotta a vasúti kupék folyosóján való tartózkodást. A tiltás oka az volt, hogy a folyosón álló személyek, a cigarettázók, a kíváncsiskodó utasok akadályozzák a ki- és beszállást, az étkezőkocsihoz való eljutást. A rendelet azonban nem aratott tetszést az utazók körében, többen sérelmezték, hogy a hosszú utakat a fülkében szorongva kell végigszenvedni.²⁹ Végül a rendeletet a háborús események semmisítették meg.

A vasúti kocsikban nem voltak számozott helyek. 1912-ben merült fel az ötlet, hogy, a német vasúti kocsik mintájára, a magyar vonatokon is számokkal lássák el az ülőhelyeket. „*Mindeki tudja, hogy a magyar vonalakon mennyi kellemetlenség támad abból, amikor valaki a vonatban helyet foglal s míg pár percre elhagyja helyét, már más telepedik oda s különösen kellemetlen az ilyen helyfoglalás olyankor, amikor a vonat túltömött s egyáltalán nem tartható ideális rendnek, hogy az ember a vonaton a helyéért kénytelen veszekedni, vagy drága pénzen kénytelen a vasúti kocsi folyosóján óraszámra ácsorogni.*”³⁰

Az illetéktankönyvek óva intették a fiatal nőket és lányokat a kupében való lefekvéstől és a túlságos kényelmeskedéstől, biztatva őket, hogy az utazás alatt végéig igyekezzenek külsejüket csínját megőrizni.³¹ „*Éjjelre soha sem vetnek le semmit, legfeljebb, hogy papucsot húznak, ezt is csak akkor, ha külön coupéban utaznak családjukkal. Megtörtént velünk, hogy az első osztályú nő-coupéban egy asszonyság jelenlétünkben egészen sans gêne*”³² levetette fűzővállát. Ez már az illetlenség netovábbja. A ki a fűzést vasúton éjjel nem tűri, ne vegyen fel fűzővállat utazásra vagy pe-

23 *Kalauzok kézikönyve*. Összeáll. Váczy István. Kvár, 1894. 7. (a továbbiakban *Kalauzok kézikönyve*)

24 Maros-Torda V(1904). 15. sz. (április 14.)

25 Székely Lapok 1905. 38. sz. (február 16.)

26 Uo. 1905. 123. sz. (június 4.)

27 *Kalauzok kézikönyve* 6.

28 Uo. 11.

29 Székelység IX(1913). 13. sz. (március 30.)

30 Csíki Lapok XXIV(1912). 37. sz. (szeptember 11.)

31 *A művelt és udvaris ember. Társas viselkedés szabályai a magyar nyelvű életvezetési és illetéktankönyvekben (1798–1935)*. Szöveggyűjtemény. Szerk. FÁBRI Anna. Mágus, Bp., 2001. 244.

32 *sans gêne*, fesztelenül

dig öltön olyat, mely elég kényelmes arra, hogy éjjel is kiállja.”³³ Az illetmentkönyvek figyelmeztették az olvasókat arra, hogy vasúti kocsiban illetlenség a piszkos cipőt felrakni a plüss, mokett vagy bőrülésre. Azt is hangoztatták, hogy ha valaki belép a fülkébe vagy onnan távozik illik köszönni és meghajolni, az újonnan érkezők köszönését pedig fejbólintással illik viszonozni.³⁴ Ugyanezen kiadványok az utasoknak tartózkodó nyájasságot tanácsoltak útítársaikkal szemben, „mivel az ember soha sem tudja, kivel utazik, s ugyancsak sajnálná, ha később megtudná, hogy olyan útítárs iránt volt udvariatlan, kit örömmel számítana ismerősei közé.”³⁵ Hangsúlyozták továbbá, hogy nem illő több helyet elfoglalni a kellettnél, nem illik azt hazudni, hogy nincs több hely csak azért, hogy kényelmesebb legyen az utazás.³⁶

E tankönyvek az utazás közbeni étkezésre is kitértek: „... igen illetlen dolog, ha erős szagú eledeleket költünk el a coupéban. Ily szűk helyen összeszorítva, az efféle csakis kellemetlen lehet útítársainkra nézve. Ha gyümölcsöt vagy bonbonokat eszünk (ezek tulajdonképpen az egyetlen dolog, melyeket vasuton elkölteni illő, miután úgyis minden 3–4 órában étkezhetünk az állomásokon) csak akkor kínáljuk meg azokkal útítársainkat, ha már beszédbe ereszkedtünk velők.”³⁷ A vasúti kupéban való étkezés, az illetmentkönyvek tiltásai ellenére, továbbra is társadalmi szokás maradt, a II. és III. osztályú kocsikban pedig szinte divattá is vált. „Egy-két állomás múlva az apa előszedte az elemőzsiás kosarat, mert ha az ember vonatban ül, mindjárt enni kell. Ez az illem. A harmadik osztályban. Mert itt a legszebb dolog, amit művelni tud az ember, legúrabb, a legfinomabb, az: ha eszik! Ha van mit enni neki. Pláne, ha jó falatok vannak. Rántott csirke! Azt kipakolni. Az a beszéd.”³⁸ A III. osztályú kocsik sajátos hangulatát leginkább az irodalmi művek, vagy egy-egy sajtóhír adta vissza szemléletesen: „Iszonyatos, büdös, keserű pipafüst van az egyik vagonban. A deszkaülésen három kosár. A legfelsőben libák gágognak. Kövér kofák tanyáznak a kosarak körül, trécselnek. [...] Felfordított koffer tetején négyen ramslit³⁹ játszanak. [...] A kalauz keresztülhalad a vagonon, belenéz a kosárba. A libák ijedtükbe még hangosabban kezdenek gágogni. A kofák kacagnak. Valaki szeges drótot vett kerítésnek, mutatja a szomszédainak. [...] Két legény egy kendős, fiatal parasztlányt szorongat. Nevetnek. Valaki eszik. Kicsomagolja a térdére a szalonnát, meg a zöldpaprikát. A szomszéd kupéban egy kóbor koldus, egy cigány játszani kezd. [...] Kődön, pipafüstön, vastag emberszagon keresztül, mindenünnen az élet dús ereje árad. [...] Hiába üres az első osztály, hiába gyászos a második, itt van a harmadik osztály egészséges zsívajágásával.”⁴⁰ E harmadosztályú kocsik hangulata tehát éles ellentétben volt az illetmentkönyvek világával.

Fizetési eszközként az osztrák és magyar arany, ezüst és váltópénzeket, valamint az állomásokon kifüggesztett külföldi aranypénzeket fogadták el.⁴¹ A gyerekek négy éves korig in-

33 WOHL Janka: *Illem. A jó társaság szabályai. Útmutató a művelt társaséletben*. Az Athenaeum R. Társulat, Bp., 1891. 227.

34 FÁBRI: i. m. 245.

35 WOHL: i. m. 228.

36 FÁBRI: i. m. 247.

37 WOHL: i. m. 226.

38 MÓRICZ Zsigmond: *A bicska = Történetek a vonaton. Magyar írók novellái*. Fel. szerk. HÁY János, vál., összeáll. D. SZABÓ Mária. Palatinus, Bp., 2004. 55. (a továbbiakban *Történetek a vonaton*)

39 *Ramslit* a kor divatos kártyajátéka, melyet 3–5 személy játszhatott magyar kártyával.

40 HUNYADY Sándor: *Első, második, harmadik = Történetek a vonaton* 36–38.

41 *Kalauzok kézikönyve* 3.

gyen, 4–10 éves korig pedig féláras jegyekkel utazhattak.⁴² Aki jegyet váltott használhatta a várótermet, a beszállási jel hallatán köteles volt a vonathoz menni, utazását pedig egyszer bárhol megszakíthatta.⁴³ A vonatba való beszállásra az állomási harang kétszeri megkondítása vagy egy kikiáltás adott jelt. A nem megfelelő módon viselkedő, vagy egyenesen részeg személyeknek az utazását a vasúti személyzet megtilthatta. Menet közben tilos volt a kocsiból kihajolni vagy az ajtókra támaszkodni, vagy bármit az ablakon kidobni. Az ablakokat csak az összes utas beleegyezésével lehetett kinyitni, ha az utasok nem tudtak megegyezni, akkor a vitában a kalauz döntött.⁴⁴ Szintén a kalauzok feladata volt, hogy állomásra érkezéskor kikiáltás az állomás nevét, a tartózkodás idejét és az esetleges átszállási lehetőségeket, majd ki nyissák azon kocsik ajtaját, amelyekben kiszálló utasok voltak. A tovább indulást a mozdony háromszori sípolással jelezte.⁴⁵

A vasúti utazás általánossá válásával egyre gyakoribbakká váltak a működési rendellenességei elleni panaszok. A 70-es években Székelykocsárd–Marosvásárhely vasút igazi végvonal hangulatát idézte, a vonatok gyakran késtek, és előnytelen volt a csatlakozás a nagyvárosok és a főváros irányába. „[...] a Magyar Keleti Vasút Igazgatósága nappali közlekedéssel akar az utazóknak kényelmet nyújtani. A nappali közlekedés annyival kívánatosabb lenne, mivel nappal a kitört ablakú coupéban is kellemesebb utazás esik, mint az éjjeli ép ablakúban, hát még éjjel utazni kitört ablakoknál.”⁴⁶ Az 1907-ben megnyitott Gyergyószentmiklós–Madéfalva vonalon közlekedő kocsikról a helyi lap a következőket írta. „Rozoga ókori kocsik közlekednek. Ablaktá nyérok, lámpák, ajtók hiányosak, rosszul zárnak, szíjjak helyeit jelzik a kiálló szegmaradványok, arról pedig, hogy tisztogatni is szokták volna a kocsikat nincs alkalmunk meggyőződni.”⁴⁷ A magyar vasúthálózat peremén elhelyezkedő székelyföldi vasútvonalakra az ünnepélyes megnyitást követően vagonhiány miatt sok esetben más vonalokról már leutazott vagy felújított kocsik kerültek. A peremvonalak, megnyitásukat követően, még évekig nélkülözték a modern vasúti kocsik jelenlétét.

A legtöbb panasz az előnytelen vasúti csatlakozások kapcsán született. Marosvásárhelyről például, a rossz csatlakozás, illetve a következetlenül kialakított menetrend miatt, az 1870-es években egy nap alatt nemhogy Kolozsvárt, de még a közeli Marosludast sem lehetett megjárni. „A keleti vasút igazgatósága azt hiszi talán, hogy mi vásárhelyiek az éj sötét kedvelő madarak, baglyok vagyunk, hogy éjnek idején utaztat bennünket a vasúton. Ezennel tudatjuk, hogy mi nem félünk a világosság sugaraitól, amiért nagyon jól tenné, ha egy nappali vonatot is rendezne legalább innen Kolozsvárig. A vasúti pénztárba is ez által több picula vándorolna, mert mi tudunk több helybéli és vidéki hazafit, akik ha Kolozsvár felé kell utazniuk örömebb utaznak fogadott szekérrel, mint vasúton, hogy az éjjeli alkalmatlanságokat kikerüljék.”⁴⁸ Az előnytelen vasúti menetrend és csatlakozás miatt a vasút megnyitása után is sokan továbbra is szekérrel utaztak Kolozsvárra vagy a közeli településekre. Kezdetben a személyvonatok az utasok mellett még

42 Uo. 4.

43 Uo. 5.

44 Uo. 8–9.

45 Uo.

46 Székely Hírlap VI(1874) 7. sz. (január 24.)

47 Gyergyó VIII(1908) 1. sz. (január 5.)

48 Székely Hírlap V(1873) 73. sz. (szeptember 17.)

a fővonalakon is gyakran szállítottak árut, minek következtében egyes állomásokon akár fél órát is vesztegeltek a szerelvények.⁴⁹ Marosvásárhely irányából némileg akkor terelődött normális kerékvágásba a vasúti utazás, miután 1874-től nappali vonatok is indultak Gyulafehérvár és Kolozsvár irányába.⁵⁰

A menetrenddel kapcsolatos bírálatok újra és újra előbukkantak az erdélyi sajtóban, illetve a brassói, kolozsvári és marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamarák éves jelentéseiben. A helyi érdekű szárnyvonalak esetében komoly gondot jelentett a fővonal menetrendjéhez való kapcsolódás. Ez leginkább Székelyföld esetében okozott sok bosszankodást, ugyanis a székelyföldi utazó közönségnek a székelykocsárdi, balázsfalvi, héjjasfalvi, majd később a segesvári, madéfalvi, sepsiszentgyörgyi és brassói állomásokon több órát is el kellett töltenie, mielőtt az erdélyi és magyarországi nagyvárosokba, vagy a zsákutcában végződő székely, helyi érdekű vasutak állomásai felé tovább indulhatott volna.

Az Udvarhelyi vármegyei vicinális esetében többször kérelmezték egy harmadik vonatpár beindítását, a vonatok sebességének fokozását és a vegyes vonatok megszüntetését.⁵¹ Az udvarhelyi sajtó több esetben vicclapokba illő kis tudósításokat közölt a székely gőzös gyorsaságáról: *„A mi kedves vonatunk minden alkalmat felhasznál, hogy nagyokat fűtyüljön. Különben is azt hiszi a vasúti közlekedésről, hogy nem áll egyébből mint sípolásból és késésből. Amiért a nagy vasutak néha fűtyölnek és néha késnek, a madzagvasutak mindig sípolnak és késnek. A mi vonatunk természetesen nem tud kisiklani, mert csak cammog, zakatol és ráz, kegyetlenül ráz. Nem robog, nem megy, csak mászik. Amíg tudniillik a gépész az úton nem fődöz föl biciklistát. Ettől a látványtól elveszti az esztét, megvadul tőle, ő maga is, a gép is. Kiforgat minden befelé forgatandó csavart ... rá-rak a tűzre minden szenet, keresztet vet és kiindítja a masinát. A szekértől eltűri, hogy eléje jusson, a csordától eltűri, hogy mellette cammogjon, s talán elállja útját, a gyalogostól nem bánja, hogy utasaival az ablakon keresztül az időről és a vetések állásáról társalogjon, csak a biciklistának nem bocsájta meg, hogy nálanál gyorsabban jár. [...] Ahol kerékpár akad útítársnak ott megbomlik és gyorsvonattá lesz. Az utasok arca kiragyog és szóval jellel biztatják a kerékpárost, hogy még gyorsabban. Minél sebesebb a kerékpár annál gyorsabb a vonat, amelyben ágaskodik az ambíció a kari-kázó láttára.”*⁵² Az újságíró szemléletesen érzékelteti az udvarhelyi vicinális gyorsaságát. Év-tizedek múltán is visszatérő panasz maradt a helyi érdekű vicinálisok menetideje, a döcögő, gyakran késő székely gőzösök.

A székely körvasút első szakaszának megnyitása után a Brassó–Csíkszereda vonalon naponta két pár vonat közlekedett. A szerelvények azonban közel nyolc óra alatt tették meg a két város közötti 100 km-es távolságot. Háromszék és Csík vármegye közigazgatási bizottsága kérte emiatt a MÁV Igazgatóságát a menetrend megváltoztatására és a sepsiszentgyörgyi várakozási idő lecsökkentésére.⁵³ A Budapestre utazó vagy onnan hazatérő csík vármegyei

49 Uo. VI(1874). 21. sz. (március 14.)

50 Erdély IV(1874). 35. sz. (augusztus 27.)

51 Udvarhelyi Híradó V(1902). 7. sz. (február 16.)

52 Uo. V(1902). 19. sz. (május 11.)

53 A 7612-es vonat reggel 8:50 perckor indult Brassóból és 10:31 perckor érkezett Sepsiszentgyörgyre, ahol bevárta a Kézdivásárhelyről érkező vicinálist, amely déli 12:15 perckor volt Sepsiszentgyörgyön, így csak délután 13:05 perckor indult tovább a vonat Csíkszereda irányába és 16:30 perckor érkezett a Csík vármegye székhelyére. A másik 7614. számú vegyes vonat délután 14:12 perckor indult Brassóból és 16:12 perckor érkezett Sepsiszentgyörgyre, ahol bevárta a Kézdivásárhelyről

utasokat az előnytelen csatlakozás Brassóban 6–8 órás várakozásra kényszerítette.⁵⁴ A kezdeti vonatközlekedés nem kedvezett a postaszállításnak sem, ugyanis a Csíkszeredába csupán délután megérkező vonattal küldött postai szállítmányok csak másnap reggel kerültek kézbesítésre.⁵⁵ Ez eredményezte azt a visszás helyzetet, hogy a Csík vármegyei vasúti közlekedés megindításának évében a Héjjasfalva–Székelyudvarhely vonalon, majd onnan kocsiküldönc-járatokkal továbbított posta korábban érkezett meg a Csíkszeredába, mint vonattal a Sepsiszentgyörgy irányából érkező küldemények.⁵⁶

A székely körvasút kiépítését követően az utazóközönség többször elégedetlenségét fejezte ki a régi, lepusztult kocsik állapota, illetve a vonatok gyakori késlekedései okán. Azt is nehezményezték, hogy a sepsiszentgyörgyi állomásról a vonat Csíkszereda irányába a peron nélküli negyedik vágányról indult, ami fokozottan nehezítette a beszállást. A csíkszeredai állomáson, amely a város szélén helyezkedett el, kezdetben nem alkalmaztak hordárokat.⁵⁷ A csíki utasoknak visszatérő kérése volt, hogy a Madéfalva–Gyimes vonalon közlekedő vonatok végállomása ne Madéfalván, hanem Csíkszeredában legyen. A nem megfelelő csatlakozások miatt még 1913-ban is „a Csíkszeredából Gyimes-felé és ellenkező irányba utazók a vármegye székhelyétől 9 kilométerre fekvő Madéfalván 1½–2 óráig kénytelenek a csatlakozásra várni.”⁵⁸ A 56 km-es utat a vonat 4 óra és 13 perc alatt tette meg.⁵⁹ Szintén panasz tárgyát képezte, hogy Csík vármegyéből Budapestre Marosvásárhely, majd Székelykocsárdon keresztül három órával hosszabb volt az út, mint Brassón keresztül. A személydijszabás szempontjából azonban a vasúti jegy a Brassót érintő útvonalra jóval drágább volt, mint az ellenkező irányba.⁶⁰ A székely körvasút befejezését követően az illetékes körök kérték egy Brassó–Budapest útvonalon közlekedő, a székely városokat érintő, gyorsvonal beindítását. Az ügy azonban különböző okok miatt évről-évre halasztást szenvedett. 1912. március 16-án a Székelykocsárd–Marosvásárhely közötti felújított pályatesten próbautat rendezett a MÁV, melynek a menetideje mindössze 1 óra lett.⁶¹ Csík vármegye és a Marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara közbenjárásának köszönhetően 1913. május 1-től közvetlen vonatpár létesült Csíkszereda és Budapest között. A vonat Csíkszeredából reggel 9:52-kor indult és másnap reggel 5:15-kor érkezett Marosvásárhely érintésével Budapestre. Az új gyorsvonal-párnak köszönhetően a Csíkszereda és Budapest közötti utazás ideje két és fél órával megrövidült.⁶² A helyi közösség nagy örömmel fogadta a menetrendváltozást: „Május elsejével sok év sérelme orvoslást nyert. Reggel kilenc órákor berobogott az első közvetlen vonat az állomásra. A legújabb típusú gépóriás által von-

érkező vonatot és csak 17:22 perckor indult tovább 20:41 perckor érkezve meg Csíkszeredába. Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (a továbbiakban MOL), K 229, 626. csomó, 2. tétel, 1897, 76456.

54 Csíki Lapok IX(1897). 41. sz. (október 13.)

55 Gidó Csaba: *A vasút szerepe Csíkszereda város fejlődésében a 19–20. század fordulóján*. A Csíki Székely Múzeum évkönyve 2007–2008. Csíkszereda, 2008. 125.

56 MOL K 229, 627. csomó, 2. tétel, 1897, 8109.

57 Csíki Lapok IX(1897). 17. sz. (április 28.)

58 Székelység IX(1913). 5. sz. (február 1.)

59 Uo.

60 Uo.

61 Gyergyó XII(1912). 13. sz. (március 31.)

62 Székelység IX(1913). 16. sz. (április 20.)

*tatott három Pullmann kocsi látványa kellemes érzéseket keltett a megjelentek szívében. [...] Csík-szereda indító állomássá vált, huszonhét vasutas családnak lett állandó lakóhelye.*⁶³ A menetrend megváltozása következtében a vasúti személyzet száma növekedett, Csík vármegye központja pedig most már nem egyszerű közbenső, hanem indító állomássá vált.

A fentiek azt mutatják, hogy a székely társadalom a vasútvonalak megnyitását követően is még mindig a vasúti forgalom periferiáján érezte magát. Körülményes, hosszú, több átszállással együtt járó utazással lehetett csak az ország fővárosába, Budapestre eljutni. Ugyanakkor a székely városok közötti vasúti csatlakozás is sok kívánni valót hagyott maga után.

A magyarországi személydíjszabásban 1889-ig a kilométerikus rendszer volt érvényben. A menetdíjakat a kilométerszámnak és az egy kilométerre eső egységárnak egyszerű szorzata által számolták ki. A személyforgalom nem volt jövedelmező, a menetdíjak túl magasak voltak, az utazást kevesen engedhették meg maguknak.⁶⁴ Baross Gábor miniszter felismerte, hogy csak a teljes tarifapolitika átszervezésével lehet radikális változást elérni.⁶⁵ Az általa bevezetett új zónadíjszabás meghatározott zónákra osztotta az utazási távolságokat. A legkisebb távolságú zóna 5 km volt, a legnagyobb 225 km-nél kezdődött. Összesen 14 vonalszakaszt, azaz zónát állapítottak meg. A legnagyobb árcsökkentést a 25 km-nél rövidebb és a 225 km-nél hosszabb vasúti utazásoknál állapítottak meg. 225 km felett, függetlenül a táv hosszától, azonos menetjegyárak érvényesültek, így Kolozsvárról az utazás Budapestre ugyanannyiba került mint Brassóból.⁶⁶ A 25 km-nél rövidebb utak esetén a szomszédos települések közötti forgalmat lendítette fel az új díjszabás. A Budapesten való átutazásnál a távolságszámítás megszakadt, mely intézkedésével Baross miniszter Budapest kereskedelmi és idegenforgalmi helyzetét erősítette meg.⁶⁷

Az új zónatarifa-rendszert 1889. augusztus 1-jén vezették be és rövid időn belül közkeveltté is vált, ami Baross számára nagy népszerűséget hozott. A zónáról vers és dal is született, az állomási vendéglőkben még a zónapörkölt nevű fogás is megjelent.⁶⁸ Brassóban 1890. február 14-én Zóna-bált rendeztek, mely mulatság nevét onnan kapta, hogy költségei jóval alacsonyabbak voltak, mint a szokásos estélyeké.⁶⁹ A székelyföldi Előpatakon 1892-ben *Zóna villa* is épült, mely „*azért is megérdemli a Zóna elnevezést, mert mérsékelt árakat szab. Ez az egész gyógyhely legszebb és legtisztább épülete.*”⁷⁰

A zónarendszer bevezetésének köszönhetően milliók ültek vonatra, a vonat ténylegesen a magyar társadalom közlekedési eszközévé vált. A vasút a XIX. század végére tehát már nem egy új technikai találmánynak, sokkal inkább a társadalom személy- és áruszállítási szükségleteit kielégítő intézménynek számított. A vonat minden utazni vágyó embert elszállított, a több száz kilométer távolságba való utazás már nem kizárólag egy szűk réteg kiváltsága volt. A hétköznapi ember számára is lehetővé vált, hogy vasúton tegye meg az utat a legközelebbi

63 Uo. 18. sz. (május 4.)

64 SZEKULA Gyula: *A vasúti díjszabások és a tarifapolitika alapelemei*. Wodianer F. és Fiai Műintézete, Bp., 1909. 79–80.

65 ÚJHELYI: *i. m.* 231.

66 Baross Gábor. Szerk. FRISNYÁK Zsuzsanna. Dinasztia, Bp., 2000. 68.

67 Uo.

68 Uo. 69.

69 *Zóna-bálok*. Székely Nemzet VIII(1890). 26. sz. (február 16.)

70 *Előpatak*. Brassó VIII(1892). 86. sz. (július 19.)

városba, vásáros helyre, vagy a régió illetve az ország központjába. A vasút mentén lévő fürdőhelységek gyors fejlődésnek indultak, kialakult a modern értelemben vett turizmus. Az erdélyi polgárság számára is elérhető közelségbe kerültek a csehországi, ausztriai fürdők, a dalmát vagy az olasz tengerpart. A vasúti utazás élménye megjelent a sajtóban, az irodalomban, a szépművészetben, a népköltészetben, a születendő új dalokban vagy vicces történetekben egyaránt. A 19–20. század fordulóján pedig már új találmányok, a repülő és az autó hozták lázba a társadalmat, és vetítették előre azt, hogy az emberiség újabb mérföldkövet lép át a tér és az időbeli korlátok legyőzésében.

TRAVELLING ON THE TRANSYLVANIAN RAILWAYS IN THE 19TH CENTURY

Keywords: *steam locomotive, railways, railway travel, Transylvania, Szeklerland*

Due to the railway the man has earned independence from places and distances. A fast, cheap, safe and punctual transport of the crowds has become possible. One of the main advantages of the railway transportation was its independency of the weather conditions. In Transylvania the railway system was built in the second half of the 19th century, the date after which thousands of people got the chance to try the new way of transportation. The paper details the conditions of contemporary travelling, the etiquette, the conditions of the railway-stations, and the civilizing effects of the railway on the society of the time.

CĂLĂTORIA PE CALEA FERATĂ DIN TRANSILVANIA ÎN SECOLUL XIX

Cuvinte-cheie: *locomotiva de abur, calea ferată, călătorie pe calea ferată, Transylvania, Ținutul Secuiesc*

Grație căii ferate omenirea s-a eliberat pentru prima dată în istorie de dependența de spațiu și de distanță. Transportul rapid, ieftin, sigur și punctual al maselor de populație a devenit un lucru obișnuit. Unul dintre avantajele cele mai importante ale transportului feroviar a fost asigurarea transportului de persoane și de mărfuri indiferent de condițiile meteorologice. Construirea și dezvoltarea rețelei de cale ferată a Transilvaniei din a doua jumătate a secolului al XIX-lea a făcut posibilă deplasarea unei mase de oameni nemaiîntâlnite până la acea dată. Studiul de față oferă detalii despre modul în care s-au derulat primele călătorii de odinioară, despre normele de conduită care trebuiau respectate în călătorii, despre amenajarea stațiilor de cale ferată și în general despre rolul căii ferate în modernizarea Transilvaniei.