



Már 1888. óta foglalkoznak a témával. Sokszor volt politikai kampány része a vasútépítés.

Folytatódik a *Homoród-Rika-Küküllő Leader Egyesület Érték-kaland (ÉK)* elnevezésű kezdeményezése, melynek célja, hogy az egyesület által lefedett térség közismert vagy éppen rejtett értékeit felleltározza, megismertesse, továbbá játékok és túrák által tovább népszerűsítse.

Ezúttal a szervezők a Mi lenne, ha Csíkszeredába vonattal utazhatnánk Székelyudvarhelyről? kérdésre keresték a választ. Az ötlet nem új keletű.

Az urban, vagy inkább village legend szerint a Székelyudvarhely-Csíkszereda közötti vasútvonal megépülését egy székely atyafi akadályozta meg, aki miután megtudta, hogy a Máréfalvi patak mentén tervezett vasútvonal a telkén halad át, határozottan kijelentette: ő bizony nem fogja naponta többször kinyitni és becsukni a csűrkaput, hogy a szerelvény áthaladhasson.

Mindez persze csak legenda, nincs valós alapja, de tény, hogy a Héjasfalva–Székelyudvarhely közötti vasútvonal megépítését követően számos terv született vasút fejlesztéséről és továbbépítéséről Gyergyószentmiklós vagy Csíkszereda (Madéfalva) irányába – tájékoztat **dr.**

Gidó Csaba
történész.

Elmondása szerint minden rendszerváltáskor voltak ígéretek ennek a vonalnak a megépítésére, többször hangzott el az ötlet politikai kampányokban.

A vasút megépítését nem véletlenül szorgalmazták már a 19. század végén, hisz ezzel a térség megnyílt a világ előtt – mondja Gidó Csaba.

A vonat megérkezésével felgyorsult az információcsere, hamarabb érkeztek a sajtókiadványok, a posta, de híres emberek, kereskedők, színházi társulatok érkezését is gyakoribbá tette a szerelvény megléte, akik másként az egész napos szekerezést nem vállalták volna. Volt, aki szerint

a vasút hiánya Udvarhelyszék létét veszélyeztette.

1905-ben, a Székely Társaságok Szövetségének közgyűlésén **Borséky Soma** nyugalmazott minisztériumi osztálytanácsos, vasúti szakember a következőket mondta:

„... a négy székely vármegye fővárosainak vasúttal szükséges de mindeddig hiányzó összeköttetése, a székelysége nézve életkérdést képez, mert nincs ország, mely a mostani vasutas világban, vasút nélkül megélhessen.”

Majd hozzátette: „ha nem leszünk képesek lehetővé tenni azt, hogy a szegény székely nép a négy székely vármegye három központi piacairól (Marosvásárhelyről, Csíkszeredából és Sepsiszentgyörgyről) egy, legfőlebb két óra alatt egy pár hatos költséggel, a negyedik vármegyének Udvarhelynek piacát időnkint meglátogassa, ottan rövid idő alatt csekély értékű tárgyait eladva tűzhelyéhez visszautazhasson, és a háztartás napi teendőit elvégezhesse; miként ezt Budapest és környékének lakói mindennap megteszik; a székely népnek munkaképes volta dacára, el kell pusztulni.”

Sokan nem tudják, de

nem a székelyek építették a Székely gőzös vasútját

A vasútépítés bizonyos technikai tudást igényelt, ebből a szempontból a székelyek nem voltak mindig a helyzet magaslatán, nemigen lehetett rájuk számítani, hisz vasút ide vagy oda, vetés, aratás idején hagytak csapot-papot, s elmentek földjeiket megdolgozni.

Az építéssel megbízott vállalkozó inkább foglalkoztatott kipróbált munkaerőt, hisz az elsőrendű cél a munka minél korábbi befejezése volt, így gyorsan tovább mehetett más megbízatásokat felvállalni.

Gidó Csaba úgy tudja, hogy annak idején a földmunkákat többnyire alföldi kubikusok végezték, a komolyabb famunkákat szlovén és osztrák favágók, a kő és sziklafejtést olasz kőfaragók, de szép számmal érkeztek az építkezéshez magyarországi mesteremberek is. Ez ugyan növelte a költségeket, de garanciát jelentett a munka minőségére és az ütemterv tartására.

A 30-as évek végén még azt is tervbe vették, hogy turisztikai céllal **a Tolvajos tetőtől fogaskerekű vasút épüljön ki a Madarasi Hargitára.**

Az 50-es években neki is fogtak, Fenyéd és Kadicsfalva határában kisebb földmunkálatok is voltak.

Az ötvenes-hatvanas években többször is tervezték a vasút meghosszabbítását Csíkszereda irányába, de erre soha nem került sor. A vasút tervezett nyomvonalának egy-egy kézzelfogható darabja ma is látható Szombatfalván. A Sas utca végében, a Szombatfalvi utca közelében ma is látható, hogy egykor ide egy, a mostaninál nagyobb, a segesvárihoz hasonló vonatállomást terveztek.

Az 1968-as megysítés alkalmával is szóba került, hogy a megyeközpont „elvesztése” miatt Udvarhely is „kapjon valamit”. Mi több, még a 90-es évek elején is felmerült az ötlet, igaz ekkor már utópisztikus jelleggel. Most már egyre kevésbé valószínű, hogy Udvarhelyről vasúton lehessen beutazni a megyeközpontba és vissza.

Tavaly jelent meg a székely gőzös 125 éves évfordulóján **Gidó Csaba** történész **Vasszekér és mozdonygőz** címmel a székelyföldi vasút története. A székely vasút kiépítése a 19. század második felében, a kiegyezés után kezdődött, ennek volt szerves része a Héjjasfalva-Székelyudvarhely szárnyvasút megépülése.

A székelyföldi vasút történetéről [itt lehet többet olvasni](#) , illetve [ide is érdemes kattintani](#).