

Háromszéki iparvasutak térképeken, különös tekintettel a kommandói erdei vasútra

(Kivonat)

A dolgozat az *Acta (Siculica)* 2001. számában közölt dokumentáció folytatása (vö. **Erdőkitermelő iparvasutak a Háromszéket ábrázoló térképeken**, *Acta (Siculica)* 2001/2, 257–285). Háromszéki iparvasutak térképdokumentumait mutatja be, veti egybe, a dokumentáció első részében közöltek egészíti ki új adatokkal, egyes esetekben az akkor is feldolgozott térképek újabb értelmezésével.

A dokumentáció első részében, az *Acta (Siculica)* 2001/2 kötetben 23 térképet, térképvázlatot, perspektivikus vázlatrajzot közöltünk a háromszéki fakitermelő vasutak nyomvonalának, hálózatának kialakulásáról és alakulásáról. A kutatás előrehaladtával további anyagok kerültek elő, ezeket most közöljük. Számuk jóval kisebb, viszont nagyon izgalmas részletek tisztázását teszi lehetővé. Ez indokolja mostani bemutatásukat is. A dokumentáció első közleményében a harmadik katonai felmérés különböző lapjainak térképadatait egyszerűsített vízrajzi térképalapra vittük át. Ettől, mivel most elsősorban bizonyos részletek érdekeltek, ezúttal eltekinttünk, inkább a megfelelő részletet nagyítottuk ki szükség esetén. A színes térképeket, felvételeket nyomda-technikai okokból sajnos csak fehér-feketében tudjuk közzétenni, de az érdeklődők reményeink szerint az értékéből emiatt veszítő anyagokat eredeti adatbázisunkban úgyis meg fogják tekinteni.

A következőkre szeretnénk külön is felhívni a figyelmet:

Kovácszna megye legkorábbi vasútja a köpeczi szénbánya iparvasútja volt, mely mintegy

7 km hosszú keskeny nyomtávú szakasszal rendelkezett. A Brassói Iparkamara 1878–1879-ről szóló jelentése szerint már 1874-ben megkezdte működését (4.), ez korábbira módosítja az irodalomból eddig ismert időadatot. Másrészt a kitermelés mélyszíni részéhez nem kevesebb, mint 4000 m hosszúságú tárnavasút és három sikló tartozott, mint azt a Brassói Iparkamara 1880–1884. évi jelentésének korabeli adatai bizonyítják (5.).

Bár nem tartozott és nem tartozik Háromszékhez, mint közvetlen közelében található objektumot említjük érdekességképpen a Brassói térképlap 2. kiadásán is megjelenő keskeny nyomtávú vasutat, mely Brassóból indulva a Szentpéter és Szászhermány közti domboldalhoz tartott (6.3.). Az ott található épületek az „A. u. e. Mil. Schiefsst.” feliratot viselik a térképen, tehát valószínűleg nem is ipar-, hanem katonai jellegű vasútról van szó, ezt alátámasztja az a tény is, hogy abban az övezetben ma is katonai létesítmény található. Ezt a vasutat a budapesti ELTE által létrehozott virtuális térképtárban fellelhető lapon is megtaláltuk (6.4.).

Ipar- és technikatörténeti szempontból nem elhanyagolható jelentőségű az illyefalvi szénbánya keskeny nyomtávú vasútja. Erről egy nem várt helyről kaptunk információkat: Erik JEKELIUSnak a Brassói medencében előforduló lignitlepeket tárgyaló munkájából. Innen tudhatjuk, hogy az ipari kisvasút (a román szövegben: *cale ferată industrială*) hossza 13 km, és Illyefalvától Prázmár állomásig húzódik a vasút. A tanulmány mellékletében található térképeken JEKELIUS bemutatja a medencében található kőszénbányák helyszínrajzát, innen szerezhetünk tudomást az említett kisvasút kezdeti, illyefalvi szakaszának hollétéről. A köpeczi bányát bemutató térképlapról pedig az derül ki, hogy ott a vasúton és mélyszíni siklókon kívül kötélpályákat (a román szövegben: *funicular*) is használtak (1.).

Nagyon jó általános képet nyújt a Kárpátok-szerte épített kisvasutakról az 1942-ben megjelent **Csonka-Magyarország áttekintőtérképe (9.)**. Itt olyan kisvasutakat figyelhetünk meg, mint a málnási (a Herec-patak völgyében), a kommandói, a barátosi vagy a zabolai. A Brassó–Szász-

* *Acta (Siculica)* 2006/2, T3, Sf. Gheorghie, Sporturilor 8A, RO-520085

** Kovácszna Megye Tanácsa, Sf. Gheorghie, Pța Libertății 4, RO-520008, paandris@yahoo.com



hermány közti katonai, vagy az illyefalvi ipari vasutaknak sajnos már nyoma sincs ebben az időben.

A kommandói kisvasút alakulását tekintve jó lett volna, ha a Budapesten 1903-ban kiadott térképen (6.5.) megadták volna a felvétel, illetve az utolsó utánigazítás időpontját. Ugyanis itt érdekes módon csak Gyulafalva szerepel, a vasút is csak addig tart. Több, bizonyára helyi vállalkozók által működtetett fűrészmalomról kapunk itt értékes adatokat: Egresbéli-, HOSSZÚ-, GILCSI-, BECZÁS-, ZÁGONI-, TÖRÖSI-fűrészmalom. A kutatásunk tárgyát képező telep megnevezése: *Gyulafalva gőzfűrésztelep*. Ebben az időszakban azonban a vasutak hossza meghaladta az 50 km-t, tehát ez a térkép ebből a szempontból pontatlannak tekinthető.

Ugyancsak pontatlannak tekinthető az 1999-ben készített, Kommandó község általános területrendezési tervében szereplő térkép (12.). Itt ugyanis az abban az időben már rég nem létező vonalak is fel vannak tüntetve, bizonyára a szerzők által felhasznált eredeti térkép alapján. Abban az időben már a mai állapot volt sajnos a valós.

Munkánk során kerültünk kapcsolatba dr. David TURNOCKkal, a Leicester-i egyetem földrajz tanszékének munkatársával. Ő már hosszú évek óta foglalkozik a Kárpátok ipari vasútjaival. Az ő dolgozata (2.) hozott elő egy általunk nem észlelt kérdéskört, a Nehoiu-i GÖTZ (GOETZ)-faüzem és az általa épített kisvasutak, valamint a kommandói vonal közti kölcsönhatás problémáját. Nagyítóval figyelve a harmadik katonai felmérés lapjait lehet észrevenni, hogy jó ideig két különálló vonalról van szó, melyek a Pentellő hegy alatt, mindketten a Nagy-Bászka vonalát követve, szinte találkoznak, azonban van köztük egy pár méteres „senki földje” (6.5.). A későbbiekben a két vonalat összeköttötték, de sajnos nem tudjuk még, mikor és milyen körülmények között. Ennek a kérdésnek a tisztázása több levéltár gyűjteményének átnézését is megkívánja, hisz mindkét cég bécsi székhellyel rendelkezett, köztük erdők adásvételéről LÁTÓ Anna könyvéből tudomásunk van, de egy esetleges fűzioról nincs adatuk. Ugyanakkor az államosítás után is külön erdőkitermelő cég volt a Nehoiu-

béli, habár egyes területeken a kommandóival azonos pályát használták.

Nagyon érdekes pillanatot rögzít a SÜMEGH Ignác dolgozatát illusztráló térkép-melléklet. Pontos adatunk van ezáltal a góri sikló építésének dátumáról (1896–1897), valamint a lóvonatú vasutak használatáról (3.).

A harmadik katonai felmérés lapjait illetően változatlanul az a problémánk, hogy a számos felmérés és utánvétel anyaga nem feltétlen tanulmányozható egyetlen gyűjteményen belül, ami jelentősen megnehezíti egyes általunk használt térképlapok pontos beazonosítását, adatolását, ez egyelőre tartozásunk marad. Így pl. a Székely Nemzeti Múzeum mostani kutatásunk idején használt gyűjteményében a Zone 21 Kol. XXXI-II. Barót (188?) térképlap sajnos körbevágvá, szövetre kasírozva található, és ennek következtében az adatok nagy része (mint szakemberek neve, felvétel és kiadás pontos éve) hiányzik (8.).

Értékes kordokumentum az Erdélyi Erdőipari Részvénytársaság által az 1927. évben tervezett, kitermeléseket bemutató térkép, melyet egy kovászmai erdész nagyapja őrzött meg (6.1–2, 6.4.).

Az államosítás idejéből az erdészeti kezelési térképek mutatják be az iparvasút különböző pontjait. Sajnos nem sikerült még az összes ilyen térképet sem beszereznünk, csupán egy 1972-es és egy 1991-es lapot (10–11.). Ebben az időszakban már nem nagyon épültek újabb vasutak, azonban a kommandói lakosok által szóban emlegetett kötélpályák egyikét sikerült velük azonosítani.

Nagy segítségünkre van és lesz az eljövendő munkánk során a térképek pontosságának megállapításában, az egyes vonalak beazonosításának folyamatában a most már lassan ingyenesen is hozzáférhetővé váló műholdfelvételek elemzése (13–14.). Így sokkal plasztikusabban követhető a domborzat. A GPS használatával, bejárva a terepen még látható vasúti töltéseket, pontos fényt lehet deríteni a hálózat egyes darabjainak helyzetére. (A GPS használatára a megyei hegyimentő-szolgálat jóvoltából, 2005-től volt lehetőségünk.) Több kérdés merült fel ugyanis az általunk térképen még nem azonosított neruzsai



(Náruja) siklókat, illetve több, az irodalomból ismert vonalrész pontos nyomvonalát illetően (pl. a Bota erdőrezs kitermelése idején épített emelőrendszer vagy a fényképek által bemutatott részek azonosítása). Ez azonban munkánk következő szakaszát fogja képezni.

Köszönetnyilvánítás:

A dokumentáció összeállítását a Pro Renovanda Cultura Hungariae Alapítvány támogatta. Ezúton is köszönjük.

(A családnevek majuszkulás kiemelését kötet szerkesztési szempontok indokolták. **Szerk. megj.**)

Irodalom

1. JEKELIUS, E (1924): **Zăcămintele de carbuni din România**, fasc. No. 2, **Zăcămintele de lignit din valea superioară a Oltului (Transilvania)**, Studii Tehnice și Economice, Inst. Geol. Rom., No. 3., 34 pp., C. CARAIANU & Co. – Arte Grafice, București
2. MUICA, N.; TURNOCK, D. (2003): **The Railway Age in the Carpathian Forests: A Study of Romania**. *Geographica Pannonica*, no. 7, p. 9–20., Dep. Of Geography, Tourism & Hotel Management, Fac. of Natural Science, Univ. of Novi Sad
3. SÜMEGH I. (1896): **Az Erdélyi Erdőipari részvény-társaság keletkezéséről és jelen üzemének berendezéséről**, CZETTEL és DEUTSCH-féle műv. intézet, Budapest
4. *** (1882): **Bericht Handels- und Gewerbekammer in Kronstadt über die Gewerbe-, Handels- und Verkehrsverhältnisse im Kammergebiet (südöstliches Siebenbürgen) für die Jahre 1878 und 1879.**, Erstattet an Se. Excellenz den königl. ung. Minister für Ackenbau, Gewerbe und Handel, Verlag der Handele und Gewerbekammer, Druck von Johann GÖTT & Sohn Heinrich, Kronstadt
5. *** (1886): **Jelentése a Brassói Kereskedelmi és Iparkamarának a kamara területének (Erdély délkelete) ipari, kereskedelmi és forgalmi viszonyairól az 1880–1884. években.** A nagyméltóságú m. kir. földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi miniszter úrhoz intézve, magyar kiadás, A Kereskedelmi és iparkamara kiadása, GÖTT János és fia Henrik könyvnyomdája, Brassó
6. **Harmadik katonai felmérés lapjai.** (K. u. K.) Militärgeographisches Institut, 1:75.000
- 6.1. **Barót** (188?) Zone 21 Kol. XXXIII.
- 6.2. **Brassó (Kronstadt)** (1894 és 1914 között), Zone 23 Col. XXXIII.
- 6.3. **Brassó (Kronstadt)** (1894), Zone 23 Kol. XXXIII, 5775, Nach Zeichenschlüssel 1894, Geripp: J. SCHWARZ u. Offic. J. STUMPF; Terrain: Rittm. E. Freih. V. VECSEY u. C. A. SCOTTI, 2. Ausgabe
- 6.4. **Brassó (Kronstadt)** (1914?), Zone 23 Kol. XXXIII. 43–46, Teilweise berichtigt bis 1914, Geripp: Corp. F. KAR-BIUTZ, Terrain: Offz. J. v. le GAY
(forrás:<http://lazarus.elte.hu/hun/digkonyv/topo/3felmeres.htm>)
7. **Magyarbodza** [Bodzaforduló], Háromszék v.m. (1903), Zone 23, Col. XXXIV, 313, Kiadja a kereskedelemügyi m. kir. Ministerium Budapesten, POSNER és fia térképészeti műintézetének nyomása
8. *** (1927): *Harta proprietăților de pădure ce sunt în hotarele comunelor Zagon și Covasna.* [Soc. An. Ardeleană p. Ind. For.], 1:25.000
9. *** (1942): **Csonka-Magyarország áttekintőtérképe, országhatárok 1942. január 1-én**, 1:750.000, M. 1252/41. M., m. kir. Honvéd térképészeti intézet
10. *** (1972): *Ocolul silvic Comandău, studiu general I–VIII*, Institutul de cercetări, studii și proiectări silvice, Brașov
11. *** (1991): *Ocolul silvic Comandău U. P. VIII Dealu Negru*, Institutul de cercetări, studii și proiectări silvice, Brașov
12. *** (1999): *Plan Urbanistic General (PUG) Comuna Comandău, încadrare în teritoriu administrativ, faza preliminară*, Pr. nr. 9013/99, 1:25.000, S.C. Proiect Covasna S.A., Sf. Gheorghe
13. *Google Earth* (earth.google.com)
14. *NASA* (<https://zulu.ssc.nasa.gov/mrsid/mrsid.pl>)

Linii de căi ferate industriale din Treiscaune

(Referat)

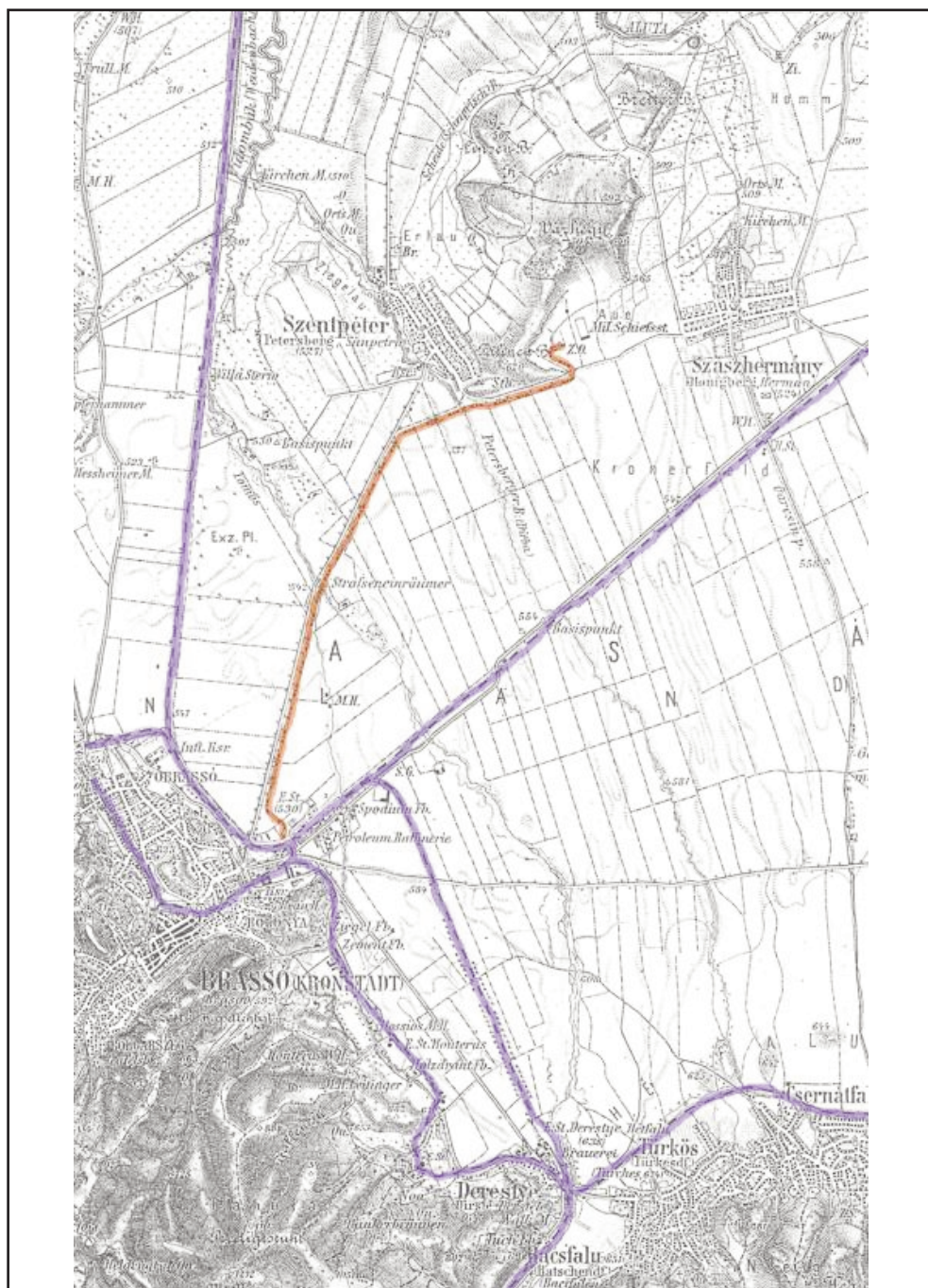
Lucrarea prezintă hărți ale căilor ferate industriale din fostul comitat/județ Treiscaune, fiind o a doua parte a documentației referitoare (**Linii de căi ferate forestiere din Treiscaune (j. Covasna)**, *Acta (Siculica)* 2001/2, 257–285). Noutățile sunt completate după caz cu interpretări noi ale hărților prezentate deja.

Works Railways on the Maps Representing Háromszék (Covasna County)

(Abstract)

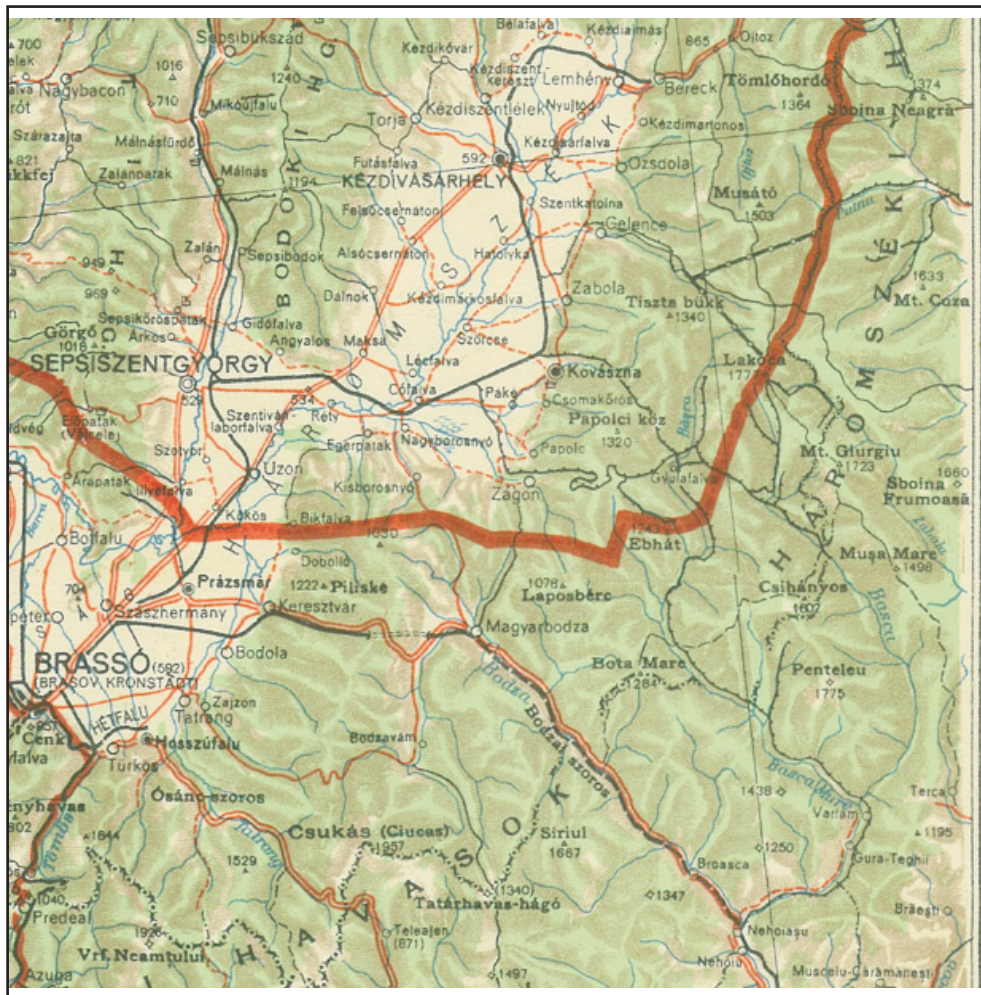
The paper presents and compares the map documents about the works railways of Háromszék. It is the second part of the referring documentation (**Lumber railways on the maps representing Háromszék (Covasna county)**, *Acta (Siculica)* 2001/2, 257–285). It contains new maps and new interpretations of the old data.





1. ábra A Brassó–Szászhermány katonai jellegű kisvasút, valamint Brassó környékének egyéb vasútjai (például a Brassó központjából Szecsélére tartó, ma már nem létező helyi érdekű vasút)

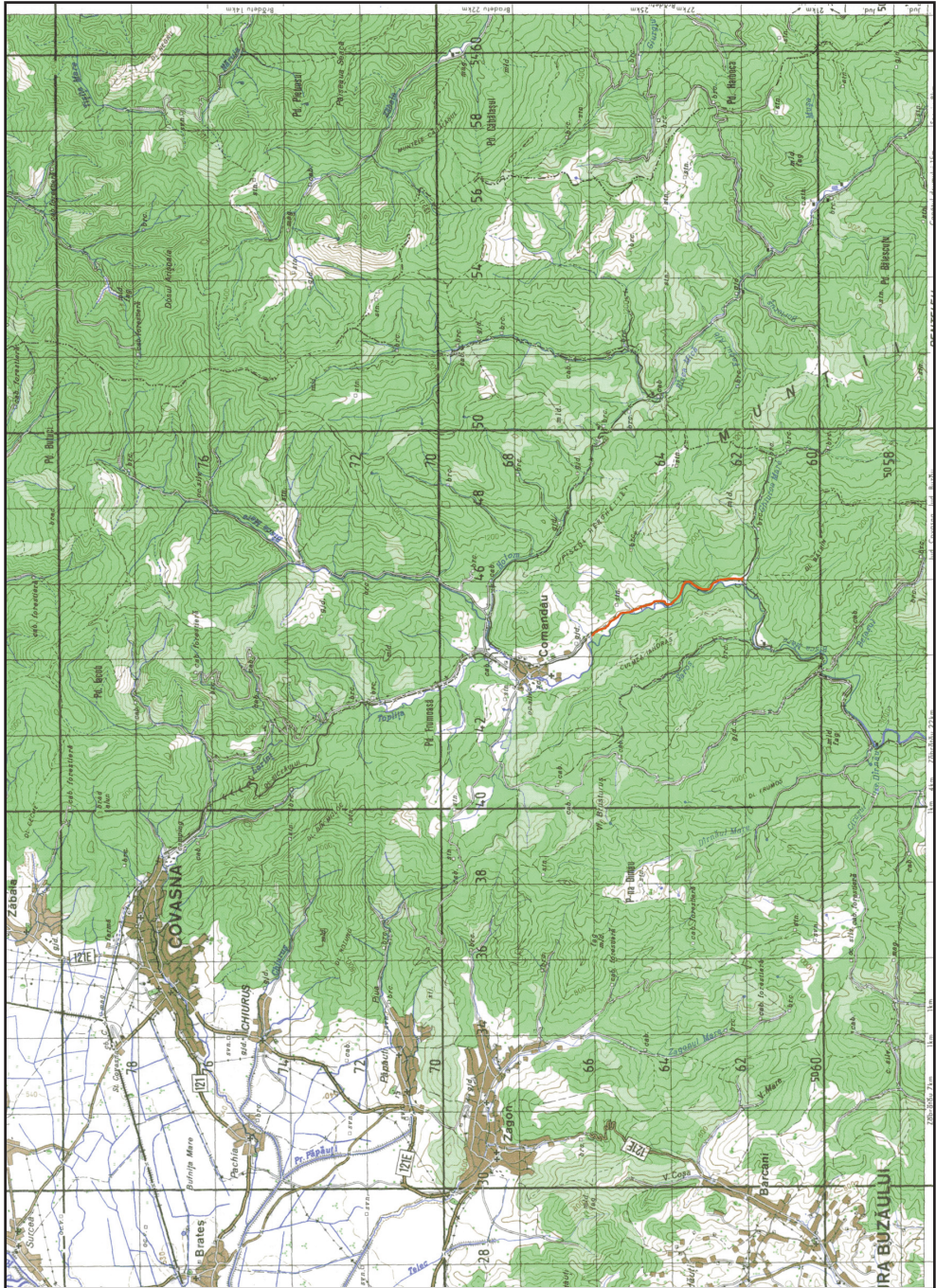




2. ábra A Háromszéki havasok vasútjai Csonka-Magyarország áttekintőtérképén (1942)

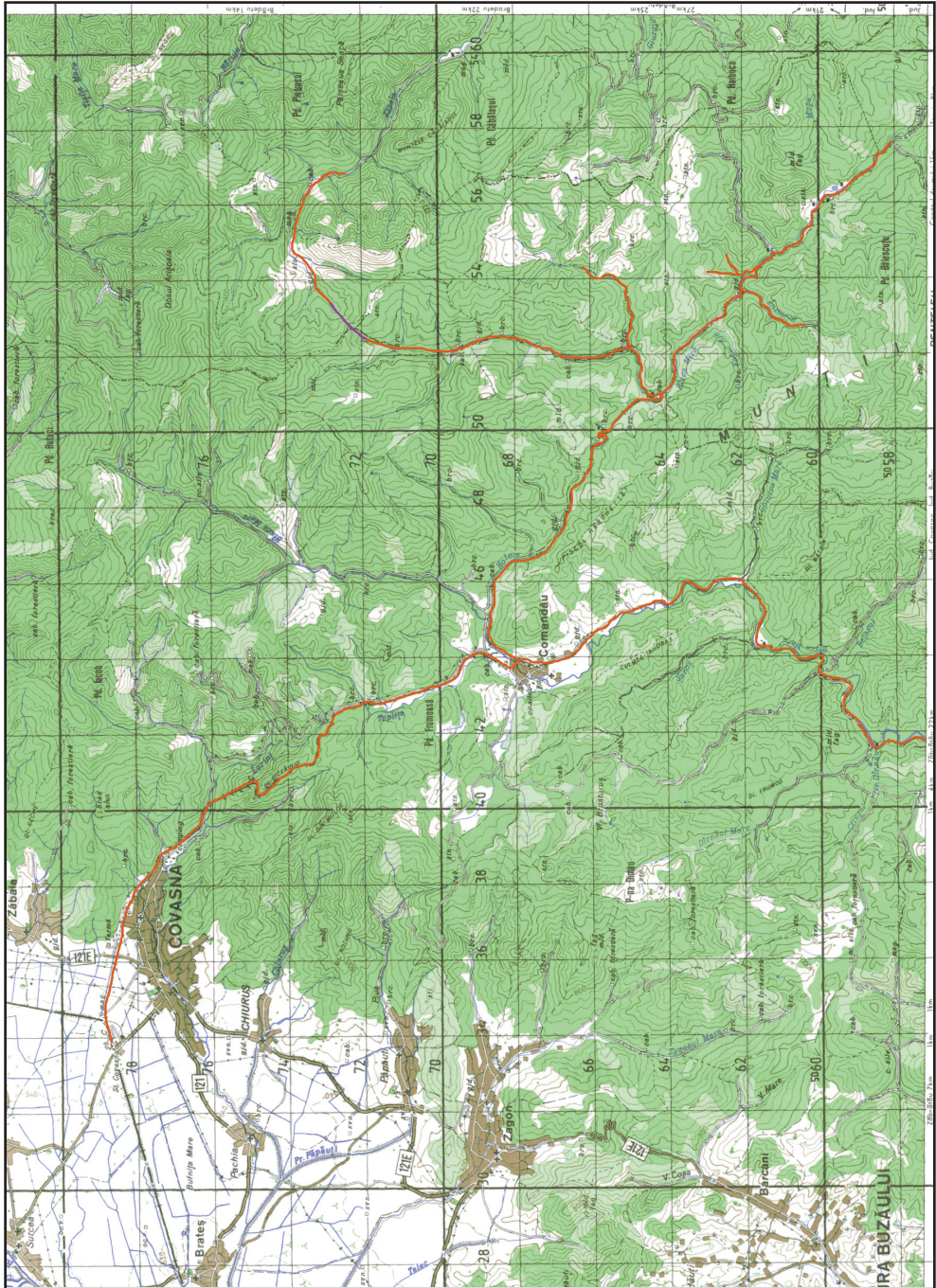


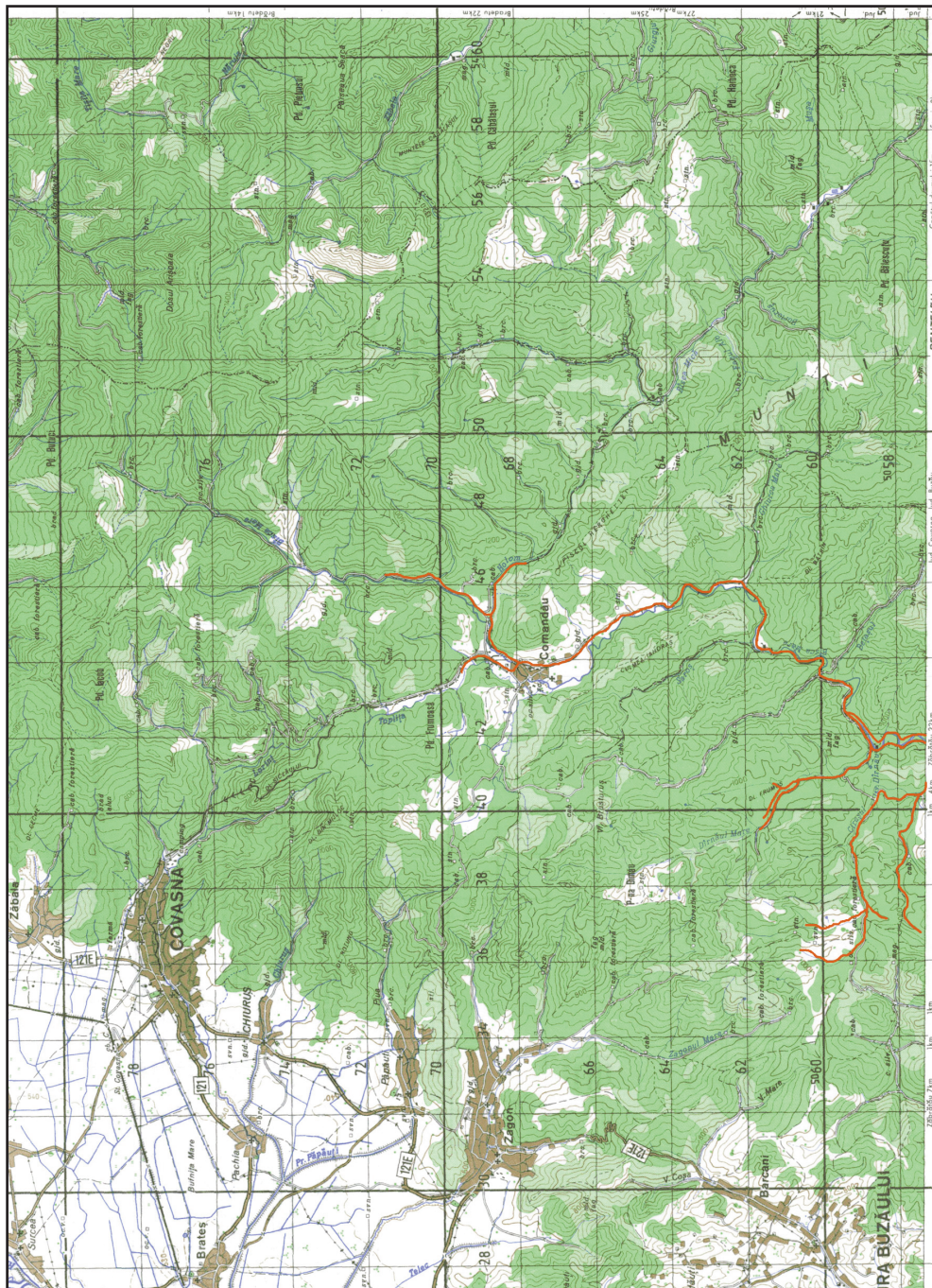




4. ábra A Kovászna–Gyulafalva kisvasvonal a **Magyarbodza** (1903) térképszelvény alapján

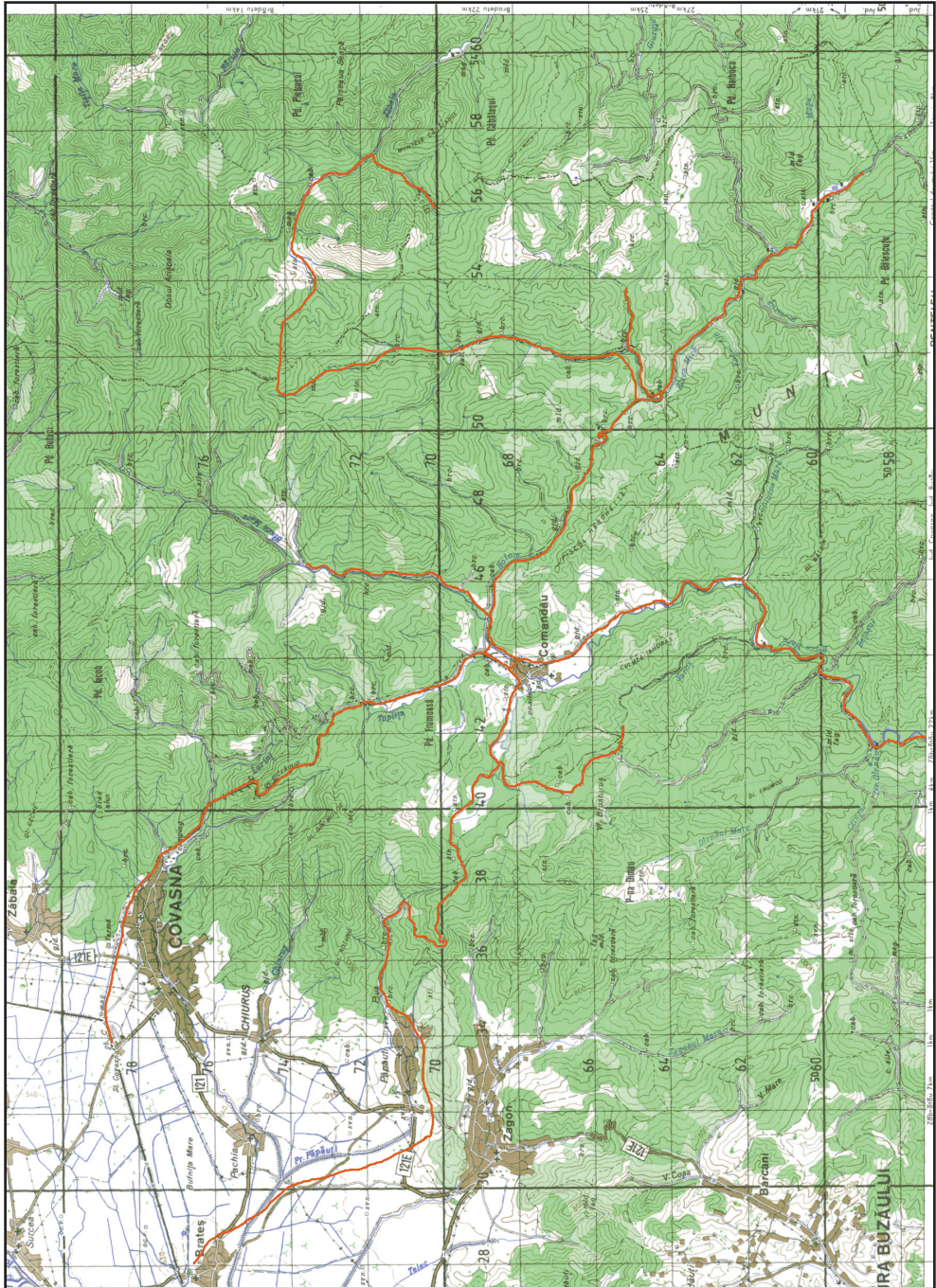


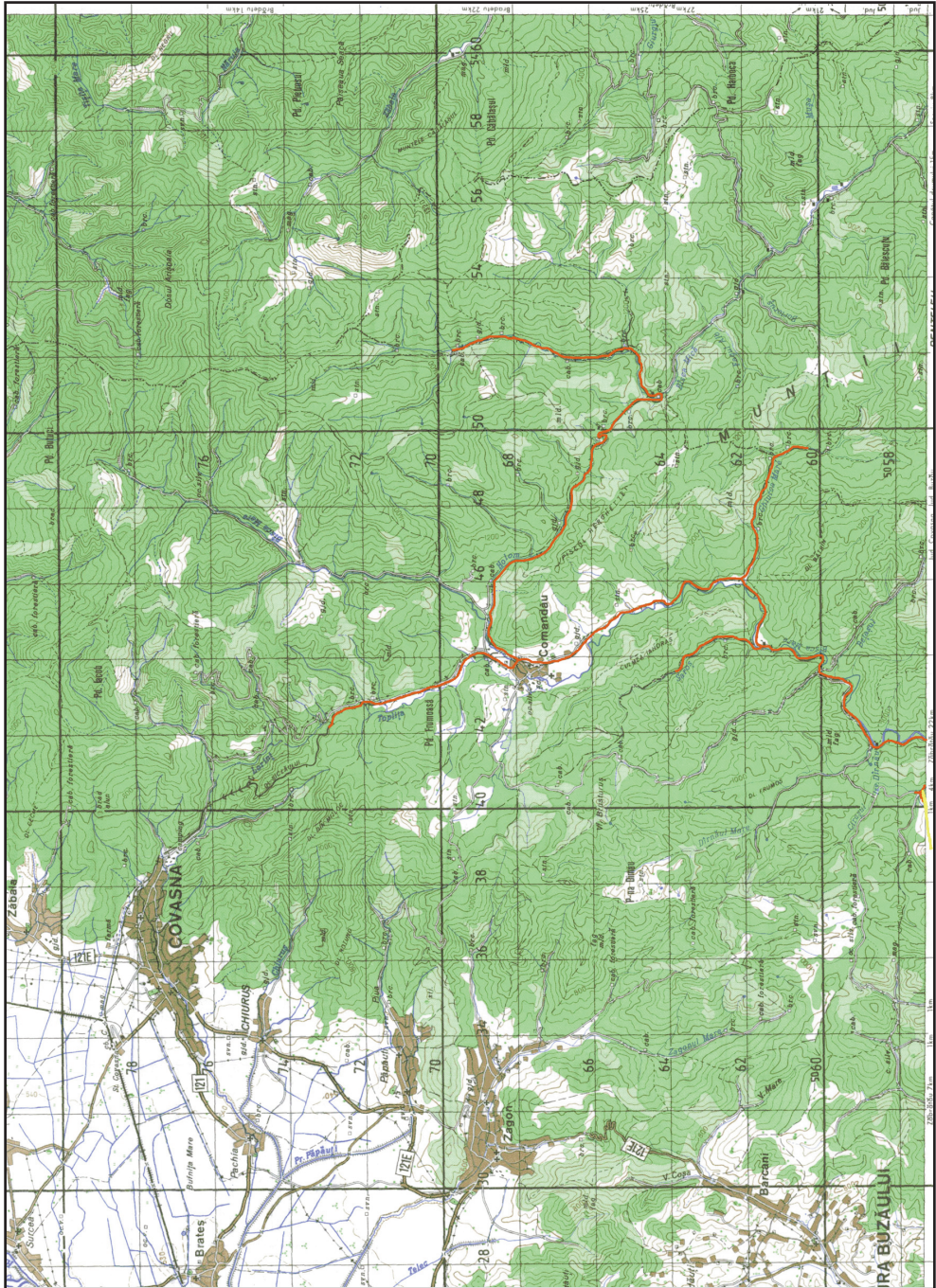




6. ábra Vasúthálózat az Erdélyi Erdőipari Rt. 1927-ben eszközözendő kitermeléseit bemutató térkép alapján

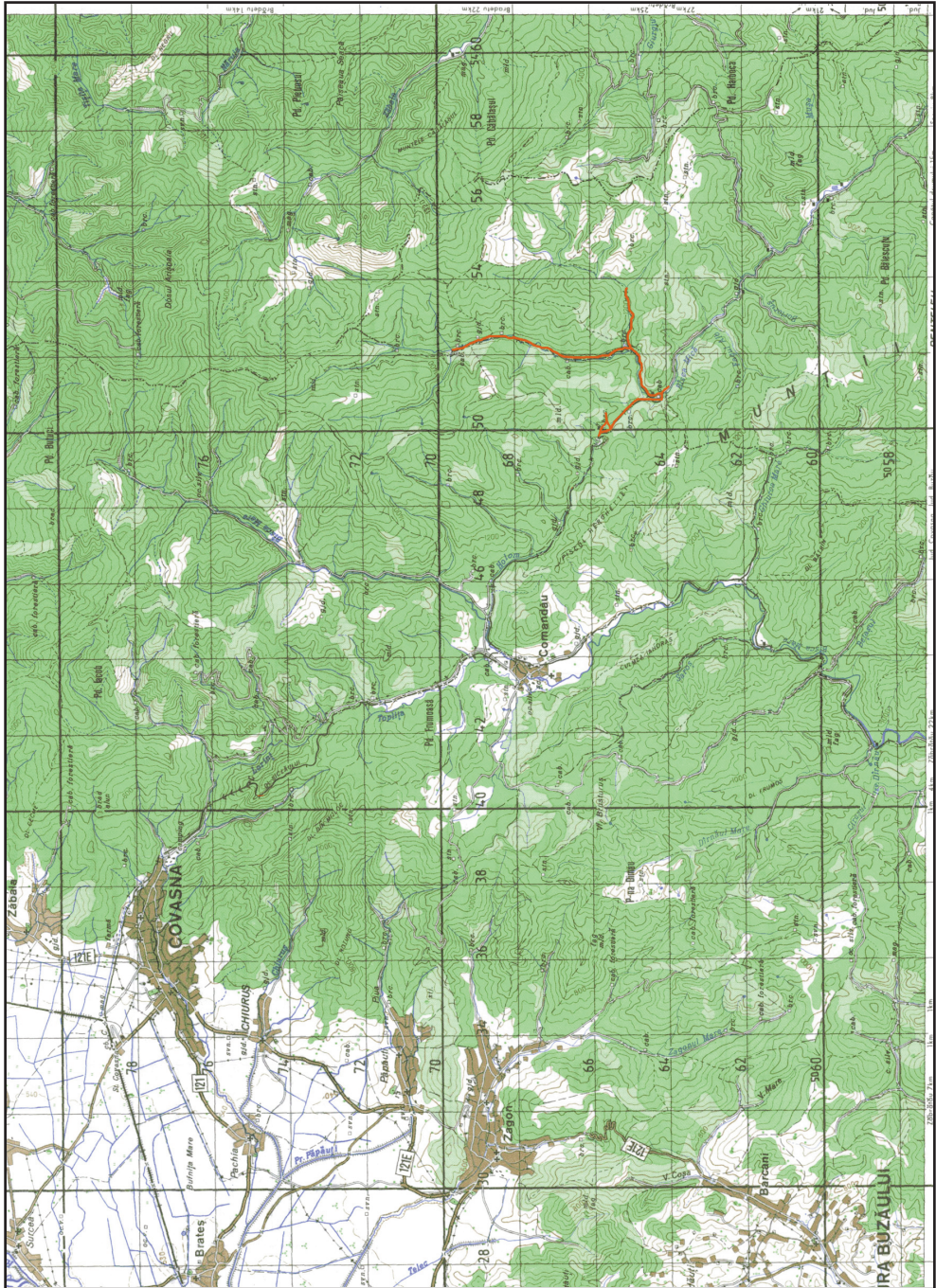


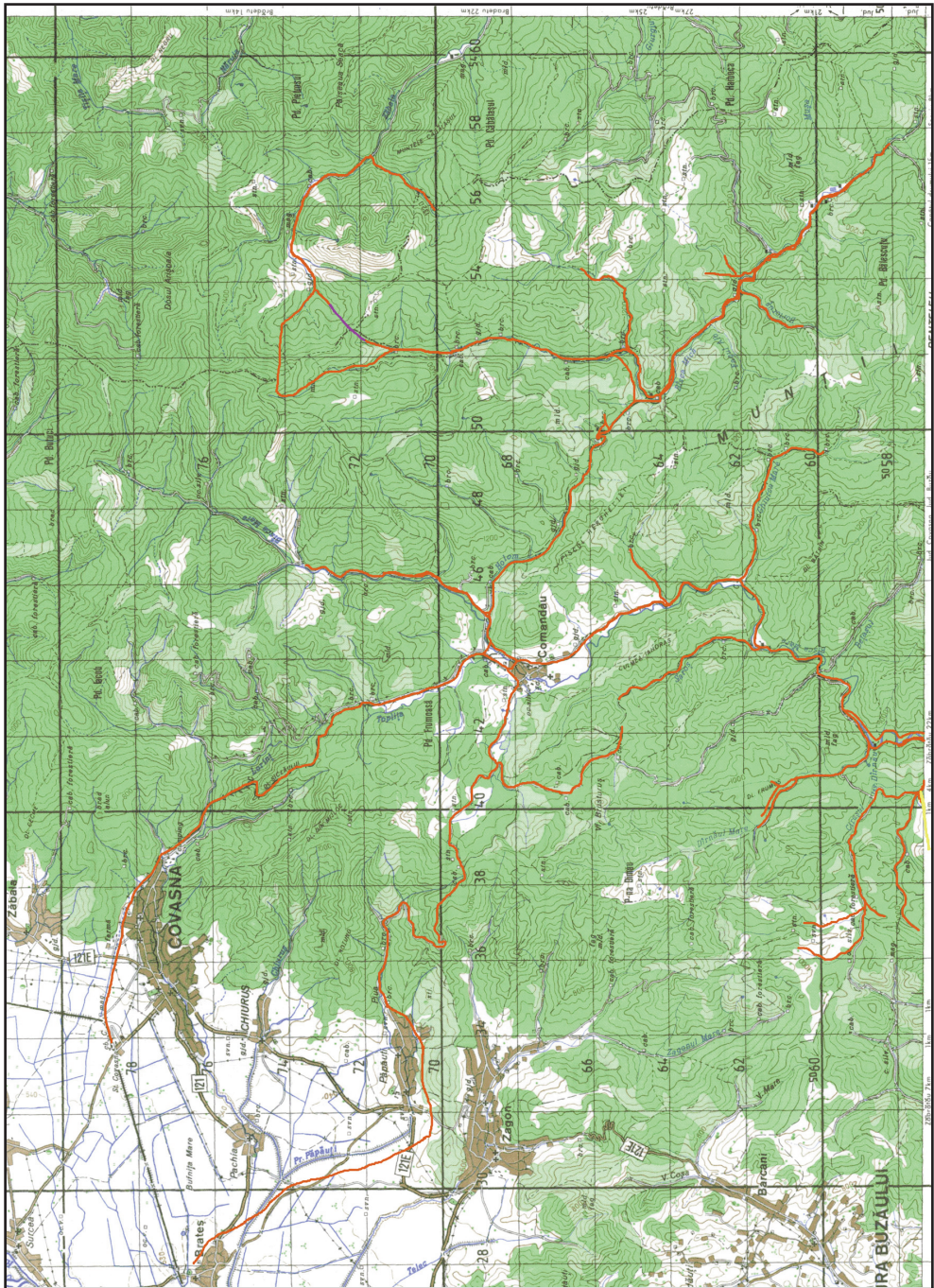




8. ábra Vasúthálózat az 1972-es erdészeti térkép alapján (megkülönböztetve egy kőtélpálya vonala)









12 ábra GPS-adatok a Google által hozzáférhetővé tett úrfelvételre helyezve





13. ábra A következő lépés: térben elhelyezni a erdei vasutak nyomvonalát a különböző objektumok helyzetének, működésének megértése érdekében (Google Earth-űrfelvétel, hibás feliratozással: a Lakóca a jelölt helytől kissé jobbra hátra található, a képen jelölt hegy a Manyicska)

