

Honvédkő

A Gyárfás-táblától 1 kilométerre felfelé volt egy meredek sziklafal, amelybe befaragták egy fegyveres honvéd domborművét, mely alatt ez állt: „Itt járt 1918 nyarán a 18-as m. k. gyalogezred Sopronból.” A domborművet már hamarabb eltávolították, a sziklát 1961-ben, az út korszerűsítése alkalmával felrobbantották (46°5'33.48"É, 26°24'19.21"K – 581 m). A Sopron fölötti városerdőben 1934-ben elkészítették a

dombormű hasonmását, 2007-ben pedig az ojtosi templomkertben a csata 90 éves évfordulója alkalmából újból felállították a honvédkő másolatát.⁵⁸

Az ojtosi Rákóczi-vár és a Bem-árok

Az ojtosi Rákóczi-vár nem annyira ismert, mint a Gyimesi-szorosban található névrokona, pedig ez is négy évszázadon keresztül őrizte ezt a fontos Kárpát-átjárót. Mára majdnem teljesen elfeledve, el-



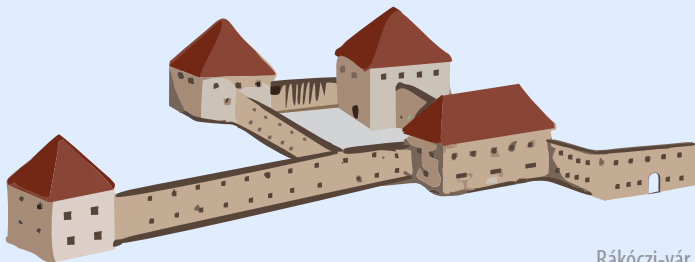
hanyagolt romként, az országút mellett, a forrástól 200 méterre, az út fölött kb. 50 méterre található.

Az autót alulról jöve a második Vár-forrás melletti parkolóban hagyhatjuk (601 m N46 05.119 E26 23.989). Átutazóként félórás sétát iktathatunk be a várromhoz és vissza, és egy kissé hosszabbat, egy szűk órast a Bem-árokhoz az 1848-as évekből, valamint a két világháborús védművekhez.

Az országúton Ojtoztelep felé megyünk 100 métert, ahonnan a valamikori várút vezet vissza

ni akarunk kb. 3-4 percet, akkor a forrástól egyenesen kivághatunk a földútba (20 m), kerülgetve a közcéce maradványait, úgy fordulunk Moldva felé, s megyünk még 200 métert a Rakottyás-hegy alatti enyhe lejtésű teraszra, a romokig.

A Rákóczi-várból mára alig ki-vehető falak és bástyamaradékok éltek túl az útszélesítés, valamint a nagynyomású gázvezetés (1950–1960) viszontagságait, így ha nem figyelünk eléggé, akkor el is mehetünk mellettük. Ilyen szempontból ironikusan meg kell jegyeznem, ha



Rákóczi-vár,
Szeles József grafikája alapján

a forrás fölött Sósmező felé kb. 300 métert. A vármaradványok a földúttól balra, a főút fölött 50-100 méterre találhatók (46°5'12.04"É, 26°24'2.78"K – 620 m), a gázvezeték szomszédságában. Ha rövidíte-

az Orange mobilszolgáltató jelerősítő állomást épít oda 2004-ben, akkor most jobban észre lehetne venni a romokat, mint így.

A határvédelem mellett a kereskedelmi forgalmat is ellenőrző

vár építésének idejéről nem maradtak fenn írott források, de a 15. század második felében, a moldvai–magyar háború időszakában épülhetett. Helyi adatközlő szerint a római időben már volt itt erődítmény, amelyet tovább bővítettek.⁵⁹ Első okleveles említése 1538-ból származik. A bástyák három emelet magasak lehettek, a falak vastagsága pedig 1,60-1,90 méter.

A 17. század folyamán, amikor a várban háromszéki helyőrség állomásozott, erődítési munkálatokat (ekkor épülhetett a völgyzáró fal a patakig) és javításokat is végeztek, erről tanúskodik egy 1637-ből származó felirat, valamint a kialakult néphagyomány, mely szerint a várat Rákóczi építtette.

A helyi adatközlő Rózsa József (sz.1936) a helyi szájhagyomány alapján állítja, hogy a vár személynézet a mostani Ojtoz hídján túli kisebb dombháton, az út felett, a déli oldalon lakott, mert a vár túl északi volt. Ez a hely a várral egy viadukttal volt összekötve, az út és a folyó fölött, amelynek nyomai régebb még a vár felőli oldal szikláin láthatók voltak. Ez a rész római

időkből is származhat. A tény az, hogy az első katonai felmérés térképén is látszik, hogy itt akkor egy kisebb szigeten keresztül össze volt kötve a várral a másik part, de nem csupán itt, hanem a völgyzáró fal folytatásaként egy kicsit fennebb is, ahol már egy nagyobb épület rajza is látszik.⁶⁰

A vár utolsó védelmi szerepe az 1788–1791 közötti orosz–osztrák–török háborúban volt. 1788 őszén az Ojtozi-szorost védő őrséget meglepték a Rakottyás gerincén támadó törökök, és az elfoglalt erődítményt felgyújtották. Ennek a néphagyomány azzal állított emléket, hogy a szoros fölött emelkedő sziklás gerincet Gyilkosnak nevezte el.⁶¹

Orbán Balázs (1829–1890) látogatásakor a 100 lépés hosszú és 50 méter széles vár már igen hanyatló állapotban van, de még használják.⁶²

A vár szűk beltere, valamint kis alapterületű tornyai csak alacsony létszámú helyőrség befogadására voltak képesek. Így az erődítmény arra szolgálhatott, hogy rövid időre lekösse a völgyből indított támadásokat, de elhelyezkedése

révén ki volt szolgáltatva hátulról, a hegygerinc felől érkező támadóknak. A szorost csak akkor lehetett hatékonyan lezárni, ha a védők ellenőrizték a Rakottyás gerincét is, amelyet későbbi időkben építettek ki, és Bem-árok néven tart számon az emlékezés.

A várromok melletti földút a kis teraszról meredeken indul ki a gerincen, és 300 méter múlva (10 perc) éri el az 1848-as, első és

kedni a várhoz, majd a forráshoz. Ide legalább a Vár-forrás nevet ki lehetne írni, ha már Kovászna megyéhez tartozik, hogy az átutazók ne tévesszék össze a lennebbi mássik, már Bákó megyében található út menti Gyilkos (ma névtelen) forrással.

A várrom és Ojtoztelep között található a Kis-Kalaszló/Bütü-patak és az Ojtoz-patak. Ezek találkozásánál a pipáló szélgyödrök,



második világháborús védműveket, kereken futó lövészárkokat (46°5'7.52"É, 26°24'12.92"K – 687 m). Innen már nem érdemes továbbmenni, hanem a gerincen jól kivehető lövészárkokban, a Bem-árokban vissza lehet eresz-

„barlangok” télen a meleg levegőt kipipálják magukból.⁶³ Ha pipálnak a barlangok, akkor 3 napra rá az időjárás megváltozik. A Vár-forrástól kb. 700 méterre Ojtoztelep felé, az Ojtoz-patak hídján át lehet megközelíteni.

Ojtoztelep

(313 lakos⁶⁴ – 636 m)

Bereckről 7, Sósmezőtől 10 km távolságra fekszik. Nevét az Ojtoz-folyóról kapta, amely türk eredetű szó. Itt működött a vámhivatal és vesztegetintézet. Létrejöttében szerepet játszott a határ közelsége és a fakitermelés.⁶⁵ Ojtoztelep két részből áll: Ojtoz falu a főút mellett és Ojtoz fűrésztelep az Ojtoz vizén túl. Az első katonai felmérések térképén (1769–1773) mint Kontumatz szerepel. Bákó megyéhez akarták csatolni 1968-ban,⁶⁷ akkor még

Az Ojtoz-völgy látnivalóinak megtekintésére egy napot érdemes szánni.

Látnivalók

Anselmo fogadó

Pittimo Anselmo „talián” olasz mint kőfaragómester érkezett (1825) az Ojtoz völgyébe, akinek majdnem minden boltíves híd, támfal, átérész magán viseli a keze nyomát. Innen nősül és itt is marad. Romos



nem sikerült. Háromszék elhanyagolt gyengülő végvára, ahol a tervezett katonatörténeti múzeum és a Rákóczi-várhoz, gyógyfürdőhöz kapcsolódó elképzelések, fejlesztések évek óta csak álmok maradtak.

házát, amely volt vámház és vesztegzár is, 1993-ban Jenei István és felesége, Jeneiné Rózsa Janka megvásárolják és fogadót alakítanak ki a területen. Az előtte lévő székelykapu eredetileg a kaszárnyákhoz

tartozott, de ott „véletlenül” megsérült, s Rózsa József mentette át (1/4 részt) és javíttatta ki. Az udvarban van eltemetve Jenei István férj és diplomata. A talián itt maradt kőfaragók honosították meg Háromszéken a kősíremlékek faragását is.⁶⁸ Itt lehet hagyni a kocsit, s innen sétálva meg lehet tekinteni:

1760 körül építettek itt először katolikus kápolnát, majd 1824-ben⁶⁹ a mai templomot, amelynek udvarán elesett hősök vannak eltemetve. Itt van a honvédkő másolata, amelyet már említettem, ugyanakkor egy emléktábla az 1916–17-ben az Ojtozi-szorosban



elesett magyar katonák emlékére. Továbbá egy csonka székelykapu, amely a Trianonra emlékeztet, s a régi kaszárnya kapujából tartalmaz darabokat. Innen is vezet egy földút a hegy alatt húzódó bunkerekhez.

A hármashalom a templommal átellenben, kertes magánház udvarán épült a visszatérés emlékére mint országzászlótartó 1940–44 között. Eredetileg fehér márványtábla volt rajta az 1960-as évekig,



amikor az útszélesítés alkalmával le akarták húzatni, de végül csak a táblát verték le róla, mert a gazda megvédte saját területét. 1995-ben a Rózsa családnak köszönhetően fekete márványtábla került a fehér helyére, a szöveg rajta nem változott.

Az egykori magyar királyi 24-es határvadász-zászlóalj és székely erődország laktanyái, amelyek 1940–44 között épültek. A falak több rétegből készültek (fa, vaslemez, téglavakolattal, amelyet vascsavarokkal fogattak a lemezhez). Ma az épületeket lakóházként használják. Eredetileg 9 laktanya

volt, amelyből ma már csak 5 áll. A katolikus templomtól számolva, az elsőnek a teraszáról Karády Katalin is énekelt a katonáknak. Ebben annak idején zsidó munkaszolgálatosok is laktak, de később leégett. A második laktanya áll. A harmadik kaszárnya előtt még áll a zászlótartó alapja. Itt állt a székykapu mint főbejárat, tőle jobbra volt a pékség és előre a gyakorlótér vagy gyülekezőhely, amely ma futballpálya. A konyha-



részek a volt istálló épületétől a jégpincéig húzódtak, de ma már legnagyobb részük nem létezik. A 4., 5., 6. kaszárnyákban is laknak. A 7., 8., 9-es sérült, majd lebontott laktanyák helyén az új iskola áll.⁷⁰

Árpád-vonal

Az Árpád-vonal a terepviszonyok adta lehetőségeket kihasználó, vasbetonból épített tüzelőállásokból,

védelmi létesítményekből, figyelő-állásokból, tankcsapdákból, villamos és drótakadályokból, aknamezőkből álló védelmi rendszer volt. Általában két különböző típusú, 15-25 db bunkerből állt, az egyik típus egy raj (10-14 fő), a másik egy fél raj befogadására volt alkalmas. A bunkerekhez futóárkok és tüzelő-állások kapcsolódtak (aknavető, géppuskás, lövészek).⁷¹ Kiépítésük szinte az utolsó pillanatig, egészen 1944-ig tartott, amelyben zsidó munkaszolgálatosok is részt vettek. Az Árpád-vonal erődítményeit Hárosy Teofil hadiműszaki mérnökkari ezredes tervezte.

Ojtozban 1944. augusztus 24-én az első támadást román csapatok hajtották végre, majd néhány nap múlva az oroszok támadtak éjjel-nappal. Folyamatos aknavető és tüzérségi tűz alatt tartották a bunkereket, 4 nap alatt nem tudták bevenni, de végül bekerítés veszélye miatt a völgyzárát fel kellett adni.⁷² 1963-ban az Árpád-vonal bunkereit felrobbantották, az általunk⁷³ felkutatott részét a térképen találják meg a teljesség igénye nélkül.

Az Árpád-vonal és Ojtoztelep felfedezése lépésről lépésre

A bunkermaradványok megtekintéséhez legkönnyebb, ha a kocsit a fűrésztelepre vezető útelágazás vagy az Anselmo fogadó környékén hagyjuk. Az útkereszteződésből egy földúton északnyugati irányban közelítjük meg a **16**-os számmal jelölt volt bunkert, ami 250 méterre található az aszfaltúttól, a Tölgyes-patak fölötti gerincen

kon még láthatók a lőszerraktár kőből kirakott falai (46°4'14.21"É, 26°23'4.79"K – 670 m) **14**-es számmal. Az innen kiinduló lövészárkok a hegy oldalában, a hegy lábánál vezető erdei út fölött kb. 50 méterre elvezetnek a parancsnoki bunkerhez (46°4'15.19"É, 26°23'9.28"K – 675 m), amely kb. 100 méterre van a raktártól.



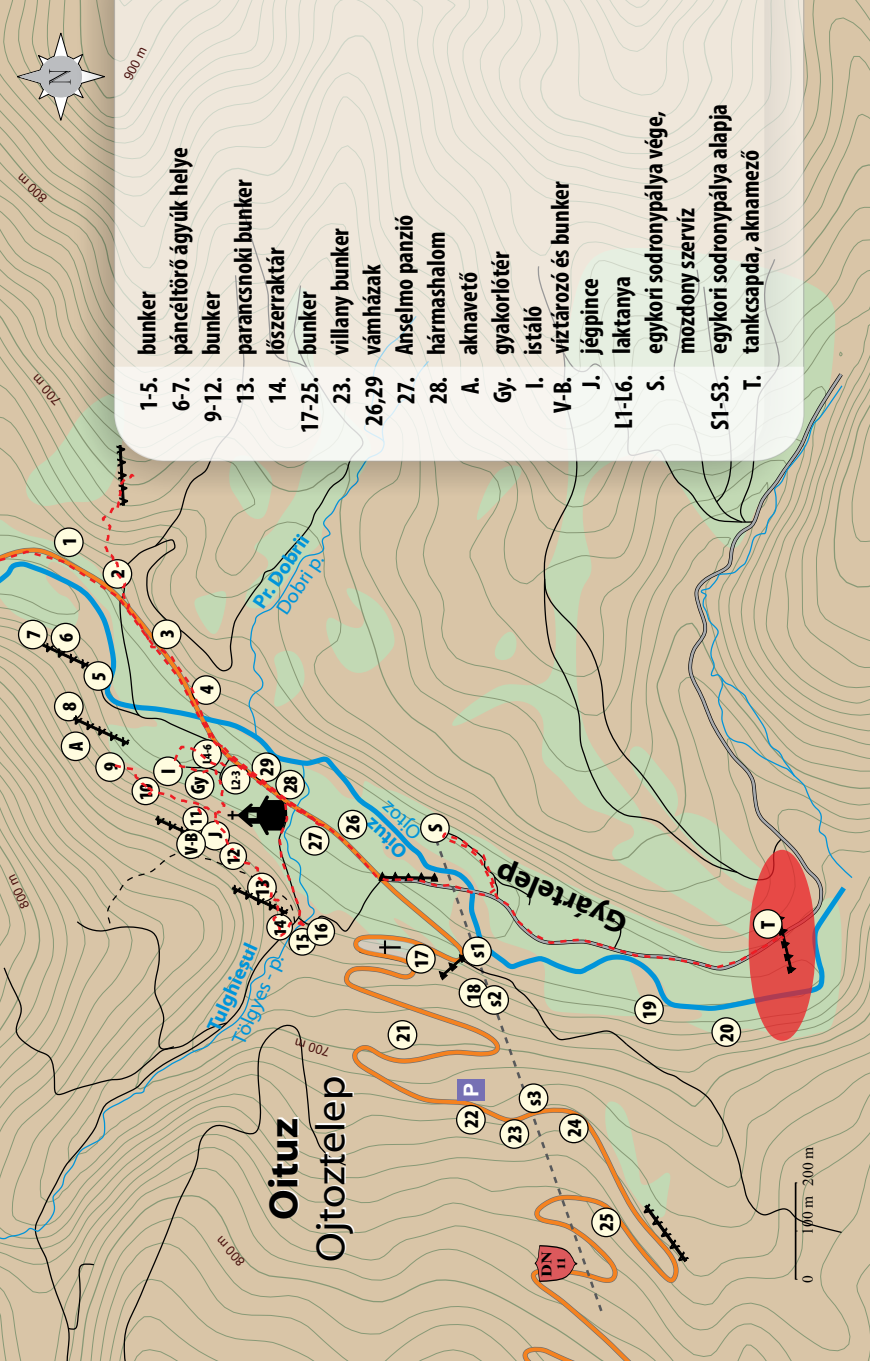
(46°4'11.67"É, 26°23'4.68"K – 669 m). Innen leereszkedünk a patak mellé 40 métert, ahol a **15**-ös számú bunker (46°4'12.88"É, 26°23'4.26"K – 671 m) maradványai vannak. Majd átkelve a pata-

Egy kisebb úton átkelve 100 méter után elérünk egy kőomlást, ahol ismét volt egy bunker, amelyet **12**-es számmal jelöltünk, de teljesen nem tudtuk beazonosítani. Leereszkedve a földútra, amely



900 m

- 1-5. bunker
- 6-7. páncéltörő ágyúk helye
- 9-12. bunker
- 13. parancsnoki bunker
- 14. lőszerraktár
- 17-25. bunker
- 23. villany bunker
- 26,29 vámházak
- 27. Anselmo panzió
- 28. hármashalom
- A. aknavető
- Gy. gyakorlóter
- I. istálló
- V-B. víztározó és bunker
- J. jégpince
- L1-L6. laktanya
- S. egykori sodronypálya vége, mozdony szervíz
- S1-S3. egykori sodronypálya alapja
- T. tankcsapda, aknamező



Ojtoz
Ojtoztelep

Gyártelep

Tölgyes p.

Ojtoz

Pr. Dobri
Dobri p.

0 100 m 200 m

DN 11

alatt a gázvezeték is húzódik, a kaszárnyák hátánál megtaláljuk az élelmezési jégpincét (46°4'18.55"É, 26°23'15.67"K – 654 m), amelyet a román hadsereg is átalakított és használt az útépités éveiben, 1959 és 1962 között. Innen már az úton haladunk tovább 30 métert, ahol a **11**-es számú bunker nagyon kevés darabjai találhatóak 10-15 méterre az úttól északra (46°4'19.46"É, 26°23'16.40"K – 655 m).

Majd ismét 120 méterre a **10**-es számú bunker alig észrevehető darabjait lehet felfedezni (46°4'22.90"É, 26°23'18.34"K – 650 m).

Az egyre keskenyebbé váló út fölötti lövészárkok egy újabb 100 méter után a nagyobb, **9**-es számú bunker darabjaihoz vezetnek (46°4'25.50"É, 26°23'21.19"K – 639 m). Itt már a hegyoldalban jobban kivehetők különböző tüzelőállások, például aknavető állás (46°4'27.11"É, 26°23'21.48"K – 655 m). Az ösvényen maradvány és egy kisebb hegyhátra kikapaszkodva kb. 150 méterre egy újabb felrobbantott, a **8**-as számú bunker darabjai találhatóak (46°4'28.08"É,

26°23'26.79"K – 653 m) a hozzá vezető lövészárkokkal. A lövészárkok innen elvezetnek a hegyhát végéhez, ahol páncéltörő ágyúk állásainak alapjai látszanak, a térképen **7**-es (46°4'30.37"É, 26°23'33.94"K – 641 m) és **6**-os számmal jelölve (46°4'28.39"É, 26°23'33.18"K – 632 m). Innen le lehet ereszkedni az iskolához vezető útra, amely mellett a kertek tövében található az **5**-ös számú újabb berobbantott bunker (46°4'26.09"É, 26°23'29.83"K – 625 m), amely a főúttól 260 méterre van. Az eddig megtett táv keresgélésekkel együtt is kb. 3 kilométer.

Az Anselmo fogadó előtti útkereszteződés, ahol a kocsit hagytuk, 500 méter, de ha még megtekintjük a volt kaszárnyákat (gyakorlótér, pékség, konyha, istálló, iskola), a katolikus kápolnát, a hármashalmot, akkor kijön az újabb 1 kilométer gyaloglás, s közben kürtőskalács vásárlása is belefér.

Kocsiba ülve lejöhetünk az iskolához, ahol a főút az Ojtoz-hídon vezet át. A híd végétől délre kitekintve a meredek hegyoldalban jól látszanak a **4**-es számú beton-

bunker darabjai ($46^{\circ}4'18.98''\text{É}$, $26^{\circ}23'28.03''\text{K}$ – 644 m). A táv, amit odáig ki kell mászni, 50 méter. Visszatérve a parkolóba, közvetlenül az út mellett lefelé tartva még megtalálhatók a **3**-as számú bunker darabjai ($46^{\circ}4'22.44''\text{É}$, $26^{\circ}23'32.60''\text{K}$ – 629 m), a hídtól számítva 200 méterre. Innen már 100 méter következik egy erdei úti leágazásig, ahol a kocsit le lehet parkolni, és az erdei úton továbbhaladva, 30–40 méter múlva balra feltűnik a legjobb állapotban megmaradt ojtózi, **2**-es számmal jelölt bunker bejárata ($46^{\circ}4'24.90''\text{É}$, $26^{\circ}23'39.61''\text{K}$ – 625 m), ahonnan lövészárkok hálózata vezet minden irányba. Az **1**-es számú bunker ettől 200 méterre található, a hegy lábánál, az erdő szélén, az aszfaltúttól 40 méterre ($46^{\circ}4'28.02''\text{É}$, $26^{\circ}23'42.74''\text{K}$ – 635 m). A kocsizhoz visszatérve, ha változásokat akarunk a sok bunkernézés után, akkor a kalauz szerint még megtekinthetjük a Rákóczi-várat és a Sósmezőig feltüntetett látnivalókat.

Visszatérve az Ojtozfalú részre, átkelhetünk az Ojtoz-patakon a Fűrész- vagy Gyártelepre, ahol

régebb a sodrony végállomása és a vasúti műhelyek voltak ($46^{\circ}4'3.03''\text{É}$, $26^{\circ}23'13.73''\text{K}$ – 633 m). Innen megyünk felfelé az úton az Ojtoz-patak völgyében, amíg elérjük a Gyártelep végét, ahol még jól kivehetők a tankcsapdák az út és a patak közötti kaszálón ($46^{\circ}3'40.54''\text{É}$, $26^{\circ}23'3.48''\text{K}$ – 652 m).

Majd visszatérve az E574 országúti kereszteződésbe, elhagyjuk az autót és gyalogosan folytatjuk az aszfalton nyugati irányba az első nagy kanyarig (220 m) felfedezőútunkat. Itt rátérünk egy erdei útra, amelyről 200 méter után ismét letérünk, és egy kaszáló szélén lemegyünk annak a végéig, ahol egy kisebb patakbefolyásnál megtaláljuk a **19**-es számmal jelölt bunkert ($46^{\circ}3'49.09''\text{É}$, $26^{\circ}22'56.60''\text{K}$ – 652 m), amely majdnem az Ojtoz-patak melletti fűrésztelep házáinak hátánál található. Innen továbbhaladva a két kisebb pisztrángos tó fölött látható a **20**-as számú bunker ($46^{\circ}3'44.39''\text{É}$, $26^{\circ}22'53.30''\text{K}$ – 676 m), az aszfaltúttól 750 méterre. Innen visszatérünk a földútra, amely fölött kb. 60 méterre és az európai E574

számú úttól 75 méterre található a **18**-as számú bunker ($46^{\circ}4'1.32''\text{É}$, $26^{\circ}22'58.54''\text{K}$ – 683 m) és az egykori sodrony alapja. Visszatérve az aszfaltútra, azon megyünk felfelé a temető alsó részéig, ahonnan ki tudunk mászni a felső sarkához, ahol **17**-es számmal van jelölve egy nagyobb bunker ($46^{\circ}4'4.83''\text{É}$, $26^{\circ}23'1.65''\text{K}$ – 678 m).

Ezek után újra kocsiba ülhetünk, és elindulhatunk Berck felé, figyelve a térképet és számolva a szerpentineket, a parkolási lehetőségeket, hogy megkeressük a **21**-es számmal jelölt bunkert ($46^{\circ}4'6.15''\text{É}$, $26^{\circ}22'54.58''\text{K}$ – 694 m), amely nem a legépebb, de a legszebb.

Egy újabb szakasz következhet autóval, s egy másik parkolóból elindulhatunk a **22**-es ($46^{\circ}4'1.35''\text{É}$, $26^{\circ}22'45.70''\text{K}$ – 769 m), **23**-as ($46^{\circ}3'58.51''\text{É}$, $26^{\circ}22'44.78''\text{K}$ – 769 m), 24-es bunkerek ($46^{\circ}3'54.22''\text{É}$, $26^{\circ}22'45.82''\text{K}$ – 730 m) felkutatására, amelyek a főúttól 30-50 méterre vannak.

A **25**-ös számmal jelzett bunker látványosan a főút mellett van ($46^{\circ}3'52.38''\text{É}$,

$26^{\circ}22'36.75''\text{K}$ – 755 m), de közvetlen mellette nincs parkoló.

Ezzel a részletes erődrendszer-bemutatóval, amely egy ilyen forgalmas út mellett fekszik, az a szándékom, felkeltsem az illetékesek érdeklődését, hogy hasonló LEADER-projekten kezdjenek gondolkodni, mint az olaszok és a szlovénok vagy franciák és belgák, ahogyan a túrakalauz elején említettem a hadi örökség turisztikai hasznosítása részről. Kovászna megye elsőként Romániában kialakíthatna egy olyan kulturális-katonai örökségeket bemutató Ojtoztelepet, amely több évszázadot átfog, és egy ilyen kis és könnyen elérhető helyen koncentrálódik. Természetesen hasonló kezdeményezés lehetne az Úz-völgyében is, de jelen pillanatban nem sok eséllyel.

Vasutak és sodronyok az Ojtoz-völgyében

Sajnos a keskenyvágányú gőzmozdonyos vasutakból semmi nem maradt meg az utókornak. Ojtoztelepről Sósmező felé a nyomvonal az úttól jobbra haladt, és az

első világháborúban épült hadi célokra. A hadi anyag, amely egy 4 köteles sodronypályán érkezett a berecki vasútállomásról, a mostani magasfeszültség vonala mentén, a mai gyártelepről jutott el a frontvonalra, Sósmezőre. Innen egy két köteles sodrony vitte ki a lőszert a Kishavasra a régi katolikus temető mellől. Ezt a nyomvonalat a háború után a román hadsereg felszámolta. A két világháború között az Ojtozon megépült ipari vasútvonal (1929–1930 vagy 1933–1935), amely a Danubia gyártelepet (1924) összekötötte a Bandi-dűlővel, 1940-re megszűnt. A tulajdonos Negropontes, görög származású román bojár család⁷⁴ visszatért Gorzafalvára, s a nyomvonalat leszerelte. 1955–1958 között megépült az újabb ipari vasútvonal, a CFF (cale ferată forestieră), kibővülve még kis szárnyvonallal a Nagy- és Kis-Lipse-patakok mentén. Az Ojtoz-völgynek fejlett sodronypálya-hálózata volt: Bereck–Ojtoz gyártelep 7,5 km, Gyártelep–Perdikátor–Kászón (Casin) völgye 6 km, Kászón völgye–Harang-bérc-pataka 5 km.⁷⁵



A sodronypályák 1975-ben, az ipari vasút 1991-ben szűnt meg véglegesen.⁷⁶

A gatterek megjelenése előtt az Ojtoz vizén Sósmezőig 22 vízfűrész működött.

Más érdekességek

A Perdikátor-pataknál kénes, sós, melegített gyógyfürdő működött, de ma már nem létezik. Ojtoz-patakon haladva felfelé kb. 1 kilométert, a Meddős-fenyő-dűlőben szkíta pávaszemes gyöngyök, gyűrűhöz hasonló készítmények kerültek elő. Néhányuk a sepsiszentgyörgyi Székely Nemzeti Múzeumban található.

A Nagy-Lipse-patak völgyfejből van egy 18-20 hektár öreg erdő, ahol 52 méteres magas fenyők is találhatóak, amelyet csak 3-4 ember tud átfogni. A soproni Erdészeti és Faipari Egyetem vizsgálatai alapján életkoruk 300-400 évre tehető.⁷⁷

Az ojtozi átjáróban fellelhető sok történelmi és ipartörténeti emlék nem a véletlen műve, hiszen a szoros fontossága már régóta ismert.

Néhány adatot említünk:

itt vonult át **1241**: Batu kán; **1466**: Mátyás király; **1550**: a moldvai Illés vajda seregei; **1576**: Báthori István lengyelországi hadjárata idején; **1600**: Mihai Viteazul hadai; **1654**: Kemény János itt vonult Focșani-ra és Suceavára; **1707**: Mikes Mihály a székely sereggel itt vonult vissza Moldvába; **1717**: tatár seregek; **1788**: az osztrák–török háborúban a törökök egy része; **1849**: Bem tábornok és az orosz erők egy része.

Az Országhatár (OHT) sorozatban a 49/4. számot fogja viselni a Nemere-hegység bemutatása

