

A székelyföldi vasutak kezdetei és jelentőségük

(Kivonat)

A polgári átalakulás kezdetei a Székelyföldet a Monarchia legkedvezőtlenebb helyzetben levő vidékei között találta. A fejlődést lehetővé tevő közlekedési hálózat kiépítése a múlt század közepén vett lendületet, modern átalakulását a vasútépítés jelentette. A vasútépítésnél azonban nemcsak gazdasági, hanem politikai szempontok is közrejátszottak. A fő eldöntendő kérdés az volt, hogy melyik vonal épül meg elsőnek, és milyen vidékeket érint - ez heves vitákat váltott ki. Végül a „Magyar Keleti Vasút” (Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó) kiépülésével éri el vasút a térséget, 1871-ben fejeződik be a Székelyföldre irányuló első szárnyvonal (Székelykocsárd–Marosvásárhely) építése is. 1886-ban adták át a Marosvásárhely–Szászrégen vonalat, 1888-ban a Héjjasfalva–Székelyudvarhely, 1891 novemberében a Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely, 1892-ben a Térrét–Kovácsna, 1897 áprilisában a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda, ugyanaz év októberében a Csíkszereda–Gyimes-völgye, 1898-ban két részletben a Kis-Küküllő mentén a Balászfalva–Bonyha és a Bonyha–Sóvárad vasútvonalat, és ezzel, bár a terület igényelte kelet-nyugati irányú fővonalat nem sikerült kiharcolni és megvalósítani, a Székelyföld is bekerült az ország vasúti vérkeringésébe. 1895-ben külön törvény született a székely vasutak ki-

építésére. Ennek hatására egészítették ki a meglévő vonalszakaszokat, és épült ki a teljes „székely körvasút” (Brassó–Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyergyószentmiklós–Marosvásárhely), mint „másodrendű fővonal”, amely, ha a szükségesnél kisebb mértékben is, de hozzájárult a Székelyföld modern átalakításához, a városok fejlődéséhez. Jó és rossz oldalaival a mai napig is az ekkor, a dualizmus korában kialakított vasúthálózatot használjuk.

A polgári átalakulás kezdetén a Székelyföld a Monarchia legkedvezőtlenebb helyzetben levő vidékei közé tartozott; periférikus helyzete, gazdasági elmaradottsága, a belső piac korlátozottsága, a hitelek modern formáinak és a gyár-iparnak szinte teljes hiánya, a közlekedési viszonyok kezdetlegessége, a városiasodás alacsonyabb foka voltak egyszerre állapotának mutatói és fejlődésének gátjai.

A múlt század közepén az elmaradottság fő okait a tőke hiányában és a mostoha közlekedési viszonyokban látták a kortársak is. 1844-ben Brassó város tanácsa Erdély kormányzójának küldött jelentésében a külkereskedelem elé tornyosuló akadályokról szólva első helyen említette az utak rossziaságát. A kereskedést a brassóiak főképp a töröcsvári, tömösi és ojtózi szorosokon keresztül úzták, de „az utak mindenütt ... oly rossz állapotban vannak, hogy az év bizonyos részeiben csaknem járhatatlanok”.¹

Ugyanebben az évben SZÁBEL Menyhart kolozsvári kereskedő és társai „tanulmányútra” indultak a román fejedelemségekbe „országunk kereskedése körüli akadályoknak s kereskedésünk jobb lábra állíthatása módjainak” keresése végett, mert amint beszámolójuk bevezetőjében írják „az activ kereskedésben áll egy országnak jólléte, amidőn az ország polgárait élteti, s a társas élet rugóját, a pénzt megbővíti, minden kezét munkáltat, s így a jólét sőt erkölcsösödés eszköze”.² Erdély elzárt helyzetéből a kiutat általános összefogás és az uralkodó segítségére révén látták. Hazatérve több javaslatot tettek a kereskedelem fellendítésére, ezek között ismét csak



első helyen szerepelt egy jó út kiépítése Erdély és Galacz, a dinamikusan fejlődő dunai szabadkikötő között, amely „uton legközelebb köthetjük össze hazánkat a tengeri világ nagy kereskedő piacával, Konstantinápolyal”, és ezáltal Erdély is aktívabban kapcsolódhatna be a levantei kereskedelembe.³ A szóbajöhető irányok közül SZÁBEL és társai a Gyimes–Csíkszereda vonalra voksolnak, gondolva ennek gazdasági-társadalmi vonatkozásaira is: „a portékákat onnan (Gyimesből) pedig Csíkszeredán, Udvarhelyen, M. Vásárhelyen keresztül Kolozsvárig olcsóért szállíthatják a székelyek, kik nagyobbára lovas gazdák, de akiknek e részben csekély kereset módok lévén a fuvarozás szép segedelmet nyújtana”.⁴ Végül azzal érvelnek, hogy „még azon esetben is, ha Erdélybe vasutat fognak felállíttatni (minhogy alólírtaknak véleménye szerint könnyebben is lehetne Erdélybe vasutak, mint gőzhajók által boldogulni), még azon esetben is ezen vonalon felette könnyen lehetne a vasutat keresztül vinni, mi üdvösebb is lenne. Ezen vonal tehát nemcsak minél előbb felállítható, hanem örökös és minden időben használható leend.”⁵ SZÁBEL Menyhárt és társai itt tulajdonképpen megelégedtek SZÉCHENYI István tervét, aki hasonló vonalon, az ojtózi szoroson keresztül szerette volna a vasutat megépíteni. A szabadságharc előtt azonban minden ilyen terv ábránd maradt csupán.

A közlekedési hálózat kiépítése a múlt század közepén vett lendületet, de egyelőre az útvonalak korszerűsítésével kezdődött, az 1850-es években. A fontosabb utakat ekkortól ún. Reichsstrasséknek építették ki a gazdasági és katonai szempontok figyelembevételével. Az 1860-as években Brassóból Bécsbe már 4-5 nap alatt is el lehetett jutni, Bukarestbe pedig két nap alatt, ami jelentős javulás volt a korábbi állapotokhoz képest. Szintén a múlt század ötvenes éveire esett a postahálózat kiépülése és a távíróforgalom megindulása Erdélyben.⁶

A közlekedés modern átalakulását mindenestre a vasútépítés jelentette. A vasútépítésnél azonban nem csak gazdasági, hanem politikai szempontok is közrejátszottak. Magyarországon elsőként az 1836-os pozsonyi országgyűlésen jelentették ki hivatalosan a megépítendő vasútvonalat,

a 13 javasolt vonalból kettő irányult Pestről Erdély felé, az egyik Kolozsvár, a másik Nagyszében irányába.⁷ 1848-ban SZÉCHENYI István mint közlekedésügyi miniszter dolgozott ki egy átfogó tervet a nemzeti vasúthálózatról, amelynek részét képezte volna a Maros völgyén haladó, az ojtózi szoroson átvezető, már említett vonal is. A levert szabadságharc után az állami pénzből építendő vasút kérdése lekerült napirendről.

Az abszolutizmus idején a bécsi kormányzat is szorgalmazta a vasútépítés ügyét, mind katonai, mind gazdaságpolitikai megfontolásból. Erdély egyes vidékei között igen éles érdekelletétek bontakoztak ki, és rengeteg terv készült, különösen az iparkamarák voltak aktívak, hogy meggyőzzék a kormányzatot a saját változatuk előnyeiről. A fő eldöntendő kérdés az volt, hogy melyik vonal épül meg elsőnek és milyen vidékeket érint. Egy kortárs szerint „egy vasúti ügy sem tárgyalatott röp- és emlékiratokban és hírlapokban olyan kimerítőleg”, mint az erdélyi vasút tervezete, amely „a legkülönbözőbb párttörekvések és közbejött események által Ausztriának legbonyolultabb vasúti kérdése lett.”⁸ Az abszolutizmus korában a vasút kezdetben csak a Partiumig és a Bánságig jutott el, egy ideig Nagyvárad, Arad és Temesvár vonalszakasz-végállomásokká váltak, ezt követte a Bánság vasúthálózatának kiépítése, majd 1864-ben megkezdődtek a munkálatok az Arad–Gyulafehérvár szakaszon is.⁹

Az 1867-es kiegyezés új fejezetet nyitott az erdélyi vasútépítés történetében is. 1867 és 1873 között, a gazdasági fellendülés éveiben, a kedvező konjunktúra, a beáramló idegen tőke és a liberális gazdaságpolitika következtében a tevékenység felvirágzott. A kezdeti időszakban a vasútépítést az államilag biztosított magántőke finanszírozta, és az állam szabta meg a kiépítendő vonalak pontos irányát is. A nagyszabású koncepciót a közlekedési miniszter, az „Erdély SZÉCHENYIje”-ként emlegetett MIKÓ Imre dolgozta ki. Az engedélyezett vonalak között volt többek között a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó–Bodza–Galac vasút is. E vonalnak „Erdély elszigeteltségét a közös hazától és nyugattól” kellett volna megszüntetnie. MIKÓ Erdély jövőjét a



kézműves- és a gyáripár fejlődésében látta, ehhez pedig elengedhetetlenül szükséges volt a közlekedési hálózat modernizálása.¹⁰

Az 1867-1873 között épült vonalak hossza összesen 1106 km, és ebben az időszakban készült el a két legnagyobb, Erdély vasúti közlekedését a mai napig alapvetően meghatározó vonal: az „Első Erdélyi Vasút” (Arad–Gyulafehérvár és ennek folytatásai), valamint a „Magyar Keleti Vasút” (Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó). Szintén ekkor, 1871-ben, fejeződött be a Székelyföldet elsőként érintő Székelykocsárd–Marosvásárhely vonal építése.¹¹

Az 1873-ban bekövetkező gazdasági válság egy időre megtörte a lendületet, a beruházások a minimumra csökkentek, csak 1880-tól következett be ismét élénkülés a vasútépítés terén is. 1881 és 1900 között újabb 56 szakasznyi, mintegy 2174 km vasút épült, főként az úgynevezett „helyiérdekű” vonalak. A „helyiérdekű” vasutak magyarországi meghonosítója HOLLÁN Ernő volt. Ő a szabadságharc leverése után emigrációba kényszerült, és Franciaországban ismerte meg a skót „light railway” módszerét, majd hazatérve a skót és francia modell hatására alkotta meg a „helyiérdekű vasút” fogalmát. Ezeknek volt a hivatása az egyes vidékek áruforgalmát bekapcsolni a fővonalak áramkörébe, növelve a gazdasági hatékonyságot és csökkentve a költségeket, hiszen ezek gyengébb felépítménnyel és kisebb, a helyi igényekhez szabott teljesítőképességgel rendelkeztek. A vidéki vonalak tömeges kiépülése az egyes vidékek integrálódását kívánta szolgálni. Míg a Monarchia nyugati felében bármelyik település 30 km-es körzetében található volt legalább egy vasútállomás, a keleti vidékek gyér hálózata még nem jelentett lényeges könnyebbséget a többség életében. A helyiérdekű vasutak építését az 1875:XLIV törvény tette lehetővé, amelyet 1880-ban és 1888-ban újabb törvények egészítettek ki, és a múlt század utolsó két évtizedében egyre-másra épültek Erdélyben is ilyen vasutak. A tőkét nagybirtokosok, vállalkozók, községek, megyék adták össze, de ezek a vasutak is a MÁV kezelésében voltak.¹²

A megépült 56 helyiérdekű vonal közül az első a „Szamosvölgyi Vasút” volt, néhány közülük pedig a Székelyföldön épült, vagy azt is érintette. 1886-ban adták át a Marosvásárhely–Szászrégen vonalat, 1888-ban a Héjjasfalva–Székelyudvarhely, 1891 novemberében a Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely, 1892-ben a Térrét–Kovácsna, 1897 áprilisában a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda, ugyanaz év októberében a Csíkszereda–Gyimes-völgye, 1898-ban két részletben a Kis-Küküllő mentén a Balázsfalva–Bonyha és a Bonyha–Sóvárad vasútvonalat, és ezzel a Székelyföld is bekerült az ország vasúti vérkeringésébe.¹³

A marosvásárhelyi Kereskedelmi és Ipar-kamara 1891-i évi jelentésében a gazdasági bajok és a kivándorlás fő okát még mindig az elzártságban és a tőkeszegénységben látták, és ami ebből következett, az ipar hiányában. Következésképp a gazdaság fellendítésére, a Székelyföld felemelésére is elsősorban - az önálló vámterület kialakítása mellett - egy Kolozsvár–Marosvásárhely–Székelyföld vasútvonal minél előbbi kiépítését szorgalmazták.¹⁴ A Kamara a meglévő vasutakkal sem volt elégedett, a személyforgalom szerintük lassú volt, a csatlakozások rosszak, a teherszállításban pedig a háromszéki helyiérdekű vasút magas díjtételeit bírálták, és javasolták ezek csökkentését.¹⁵

Századunk elején, az első világháborút megelőző években tovább bővült a vasúthálózat, ekkor készültek el a Szászrégen–Déda (1905), a Déda–Gyergyószentmiklós (1907), a Gyergyószentmiklós–Madéfalva (1909) közti szakaszok, a Kis-Küküllő menti vasutat 1906-ban felvezették Parajdig, a Kézdivásárhelyi vonalat pedig 1907-ben Bereckig.¹⁶ Éppen többek között a marosvásárhelyi kamara közbenjárására 1895-ben külön törvény született a székely vasutak kiépítésére. Ennek hatására egészítették ki a meglévő vonalszakaszokat, és épült ki a „székely körvasút” mint fennebb láttuk Brassó–Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyergyószentmiklós–Marosvásárhely között. E „másodrendű fővonal” a Székelyföld hátrányos helyzetén volt hivatva enyhíteni, hiszen a székelyek kivándorlása a század elejére olyan aggasztó méreteket öltött, hogy a a székely-kérdés



megoldására 1902-ben összehívták a tusnádi kongresszust, amelyen kimondták, hogy a bajokat az állam közbelépése nélkül nem lehet orvosolni, és a négy székely megye fejlesztésére segélyakciót indítottak. A kivándorlás méreteit mutatja többek közt az is, hogy míg 1868 körül Kolozsvárt a vasútépítésnél székelyek dolgoztak, addig a századfordulón készült székelyföldi vonalak kiépítéséhez máshonnan kellett munkásokat toborozni, mert ekkora már nem állt elég helyi munkaerő rendelkezésre.¹⁷

A vasút nyilvánvalóan nem lehetett egyedüli csodaszer a gazdasági és társadalmi bajok orvoslására. Erdély és ezen belül a Székelyföld amúgy is a Monarchia ritkább vasútsűrűségű területei közé tartozott. A székely körvasút ugyan összeköttetést teremtett a székely vármegyék között, bekapcsolta ezeket az erdélyi fővonalakba, azonban éppen körvasút jellegéből adódóan a székely áruk csak nagy kerülővel és jelentős idővesztéssel jutottak a fővonalakra. Különösen érvényes ez a csíki és gyergyói árutermelőkre, de Udvarhelyről Marosvásárhelyre is 243 km-t kellett vonatozni.¹⁸

A meglevő hibák és hiányosságok ellenére azonban a vasutak kiépítését SZÁDECZKY KARDOSS Lajos, a jeles történész, a következőképpen értékelte: „Az új alkotmányos korszak első évtizedében, a múlt század végén, a Székelyföld szellemi és anyagi fejlődésére nagy hatással volt a vasútvonalak kiépítése. Erdély unióját az anyaországgal ez tette élő valósággá. A Székelyföld belseje felé fokozatosan kiépülő, a kolozsvár–brassai főirányból elágazó vasútvonalak, a Maros, Küküllők és az Olt völgyében, lassanként mindinkább hozzáférhetőbbé tették a közlekedés, a forgalom számára a székelységet, földje, erdei, ásványvizei, ipara produktumát. Nemzetgazdasági és kulturális jelentősége ennek kiszámíthatatlan horderejű volt. A székely körvasút által a Székelyföld összeköttetésbe lépett nemcsak az anyaországgal, hanem a külfölddel is. Ez óriási lendületet adott a Székelyföld felvirágzásának.”¹⁹

Az első világháború előtt a székelyföldi városok mindegyikének volt vasúti csatlakozása legalább egy vonalon, de Sepsiszentgyörgynek és Kézdivásárhelynek két-két, Csíkszerdának pe-

dig három vonala is volt. A vasút használata nagyon gyorsan elterjedt, és közkedvévé vált. Ez tükröződik a számokban is, hiszen amíg 1891-ben a marosvásárhelyi Kereskedelmi- és Iparkamara az 532.100 lakost számláló egész kerületében csak 171.849 utast számláltak, 1908-ban egyedül Csíkszereda személyforgalma 264.711 volt, az ottani áruforgalom pedig 2.556.700 métermázsát tett ki.²⁰ A század elején a zónatarifa bevezetésével lényegesen csökkent a jegyek ára, a teherárak magas viteldíját is csökkentették, valamint kedvezményeket vezettek be.

A vasút kiépítése hozzájárult a Székelyföld modern átalakításához, a városok fejlődéséhez is. A dualizmuskori városfejlődés sajátosságai közé tartozott, hogy visszaszorult a kézműipar s változott az ipari tevékenység városképző szerepe, és a városiasodás egyik fontos forrása a kiépülő polgári igazgatás „centrum-igénye” volt, az intézményhálózat letelepítése, a vasút kiépítése. A városok fejlődését kedvezően befolyásolta, hogy Kézdivásárhely és Gyergyószentmiklós kivételével, megyeszékhelyek lévén, az összes fontos hivatal itt összpontosult: a vármegye törvényhatósága, a kir. törvényszék és ügyészség, a telekkönyvi hatóság, az állami építészeti és erdészeti hivatal, az adóhivatal, a tanfelügyelőség, a pénzügyigazgatóság, számvevőség, csendőrpáncsnokság, posta-, telefon- és távirahivatal, valamint, hogy mindegyiknek volt vasúti összeköttetése, Marosvásárhely, Csíkszereda, Sepsiszentgyörgy pedig kisméretű vasúti csomópontokká is váltak.

1890 után - részben a hivatalos közbelépés, sokkal inkább azonban a kedvezőbb gazdasági légkör következtében - a változás szerény jelei mutatkoztak a gazdasági életben is. A kisipar mellett egyre több nagyobb vállalat jelent meg. 1911-ben a legalább 10 munkást foglalkoztató jelentékenyebb ipari vállalatok közül 35-öt találunk Marosvásárhelyen, 17-et Kézdivásárhelyen, 9-et Sepsiszentgyörgyön, 5-öt Udvarhelyen, 2-2-öt Csíkszeredában és Gyergyószentmiklóson. A legfejlettebb e tekintetben Marosvásárhely volt, itt ugyanis a városi villamos telep mellett működött téglagyár, Erdély első modern téglavetővel felszerelt gyára, gázgyár, sörgyár, cukor- és kenyérgyár,



hét építési vállalat, bútorgyár, kőolajfinomító, vasöntöde és gépgyár. Sepsiszentgyörgyön beindult az állami dohánygyár, és az 1900-ban alapított székely szövőgyár egy évtized múlva már 350 munkást foglalkoztatott. A többi városban általában csak fűrész-, vagy bútorgyárat és szeszgyárat találunk.²¹ E gyárak működése és általában az ipar fejlődése elválaszthatatlan az infrastruktúra kiépítésétől, jelesül a vasutak megépülésétől.

A fakitermelés, a Székelyföld legjövedelmezőbb üzleti tevékenysége sem képzelhető el vasutak nélkül, hiszen a századfordulóra a nagy tőkés társaságok nagyüzemi kitermelést honosítottak meg a Székelyföldön is. Becslések szerint itt a népesség fele valamilyen formában az erdőből élt, az erdők kitermelésénél ők adták a favágókat, fuvarosokat, akik a fűrészüzemig és a vasútállomásig szállították a deszkát. A nagyipari fakitermelés a vasutakkal kezdődött, bár addig is jelentős mennyiségű fát úsztattak le a Maroson, vagy tutajozták Romániába. A vasút nem csak mint szállító befolyásolta az erdőkitermelést, hanem az első nagyfogyasztó is volt tetemes talpfaigényével.²²

A vasút, mint e vázlatos áttekintésből is látható, jelentős mértékben hozzájárult a Székelyföld modernizálásához, városainak fejlődéséhez, a vasút révén kapcsolódott be - ha szerény méretekben is - a modern áruterelésbe, enyhült elszigetelődése, ez nyitott utat a modern Európa felé. Nem szabad megfélemednünk, amikor a a dualizmus idejének vasútépítéseiről beszélünk, hogy végső soron e korszak vasútépítése döntő módon meghatározza Erdély és ezen belül a Székelyföld vasúthálózatát, hiszen jó és rossz oldalával a mai napig is az akkor kialakított vasúthálózatot használjuk.

Végezetül ORBÁN Balázs szavait idéznénk, aki Marosvásárhely vasúti kapcsolatának kiépülése kapcsán a következőket írta: „Marosvásárhely már központi fekvésénél fogva is arra van hivatva, hogy nemcsak a Székelyföld, hanem az egész erdélyi rész kultur-mozgalmainak fáklyavivője legyen, s valamint e szék és város az, mely gyorsan készülő vasútja által legerősebb jön a művelt Európával közvetlen érintkezésbe, úgy annak

kellene elsőnek lenni abban is, hogy századunk nagy eszméit zászlajára írva, azzal induljon a szellem hódító hadjárataira. Mert csak így foglathatjuk el és tarthatjuk meg továbbra is azon állást, mely nyugat és kelet közti közvetítés alapján kultur-történelmi és politikai tekintetben egyaránt kinnközlik számunkra; a szellem régóta elhanyagolt terének szorgalmas művelése, s népiünk erkölcsi becsérzetének ily módon való felemelése által jöhetünk oly helyzetbe, hogy a világhaladásnak sebesen rohanó áradata áldásos és ne romboló legyen édes hazánkra és nemzetünkre nézve.”²³

Jegyzet

1. Magyar Országos Levéltár (a továbbiakban OL), A Gubernium Transylvanicum Levéltára, F 135 Diaetalia, 128. cs.
2. OL, F 135 Diaetalia, 125. cs.
3. Uo.
4. Uo.
5. Uo.
6. SZÁSZ Zoltán: **Gazdaság és társadalom a kapitalista átalakulás korában.** In: Erdély története. III. Budapest 1987. 1512-1513
7. MAJDÁN János: **Der Bau von Eisenbahnen als eine der Vorbedingungen der Modernisierung in Siebenbürgen.** In: *Interethnische- und Zivilisationsbeziehungen im siebenbürgischen Raum - historische Studien.* Hrsg. Sorin MITU, Florin GOGĂLTAN. Cluj - Klausenburg - Kolozsvár 1996. 232-233
8. Gr. ZICHY E: **Egy szó az erdélyi vasútról.** Apud: SZÁSZ Zoltán: **i. m.** 1514
9. EGYED Ákos: **A vasúthálózat kiépülése Erdélyben és hatása a gazdasági életre. A vasutak kultúrtörténetének egyes kérdései.** In: Falu, város, civilizáció. Bukarest 1981. 148-151
10. MAJDÁN János: **i. m.** 235
11. EGYED Ákos: **i. m.** 151-153. Ugyanitt lásd részletesen is a vasútépítés történetét.
12. MAJDÁN János: **i. m.** 243-246
13. EGYED Ákos: **i. m.** 157-160
14. **A marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1891-ik évben.** Marosvásárhely 1892. 4. 26-35
15. Uo. 171-172
16. Uo. 160
17. SZÁSZ Zoltán: **i. m.** 1517
18. Uo. 1518
19. SZÁDECZKY KARDOSS Lajos: **A székely nemzet története és alkotmánya.** Budapest 1927. 374
20. THIRRING Gusztáv: **A magyar városok statisztikai évkönyve. Budapest 1912; A marosvásárhelyi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése kerületének közgazdasági viszonyairól az 1891-ik évben.** 171-172
21. Az adatok forrása: THIRRING Gusztáv: **A magyar városok statisztikai évkönyve.** A magyar városok országos kongresszusának iratai. II (Bp. 1912)
22. SZÁSZ Zoltán: **i. m.** 1559
23. ORBÁN Balázs: **A Székelyföld leírása történelmi, régészeti, természetrajzi s népművészeti szempontból.** IV. Pest 1870. 8-9



Începuturile căilor ferate secuiești și importanța lor (Rezumat)

La începutul marilor transformări economice și sociale din a doua jumătate a secolului trecut Secuimea constituia una dintre cele mai dezavantajate regiuni ale Monarhiei. Șansele de progres au fost condiționate în mare măsură de crearea infrastructurii necesare. Regiunile transilvănene care urmau să fie racordate primele la rețeaua de cale ferată a Monarhiei ajungeau în mod firesc în poziții mai avantajoase. Lobby-ul secuiesc s-a dovedit a fi mai puțin eficientă, și primele căi ferate de aici s-au construit abia după 1886 (excepție făcând numai linia Războieni–Tg. Mureș, terminată deja în 1871, ramificație a Căilor Ferate Maghiare de Est - linia Oradea, Cluj, Teiuș, Brașov, Predeal). Cu toate că linia principală în direcție est-vest, care ar fi fost esențială pentru dezvoltarea optimă a Secuimii, nu s-a realizat niciodată, chiar și cele construite, și în principal „calea ferată secuiească” întregită (Războieni–Tg. Mureș–Gheorgheni–M.–Ciuc–Brașov) a contribuit substanțial la emanciparea acestei regiuni. În sfârșit, să nu uităm, Secuimea s-a ales practic până în ziua de azi cu rețeaua feroviară construită în această perioadă, înainte de 1909.

The Beginnings and the Importance of the Székely Railway System (Abstract)

At the beginning of the great economic and social transformations of the second half of the past century, the Székelyföld represented one of the most disadvantaged regions of the Monarchy. The chances of progress depended on the creation of the necessary infrastructure. Those Transylvanian regions that were to be linked first to the railway of the Monarchy, naturally got more advantageous positions. The Székely lobby proved to be not very efficient: the first railways were built only after 1886 (with

the only exception of the line between Székelykocsárd and Marosvásárhely, which was already finished on 1871, as an out-branching of the Eastern Hungarian Railway - the line Nagyvárad–Kolozsvár–Tövis–Brassó–Predeal). Although the main line in an East-West direction, which would have been essential for the optimal development of the Székelys, has never been carried out, what managed to be built, especially the „Székely Rail-Way” (Székelykocsárd—Marosvásárhely—Gyergyószentmiklós—Csíkszereda—Brassó) brought an essential contribution to the emancipation of this region. In the end, one should not forget, the Székelyföld has even today the rail-way-network that was built before 1909.

