GIDÓ CSABA*

A MAGYAR KORMÁNY ÉS A HELYI POLITIKAI ELIT VASÚTFEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEI SZÉKELYFÖLDÖN 1940–1944 KÖZÖTT

Kulcsszavak: Székelyföld, második világháború, vasút

Székelyföld történetének elmúlt százötven évében, ha az infrastruktúra fejlesztéséről volt szó, meghatározó szerep jutott a vasútfejlesztési álmoknak és megvalósításoknak. Székelyföld bevonása a Kárpát-medencei vasúthálózatba már Széchenyi István 1848-ban ismertetett tervében felmerült. A tényleges építkezésekre Erdélyben azonban csak 1868–1915 között került sor. Megvalósultak az erdélyi fővasútvonalak, a Nagyvárad–Kolozsvár–Tövis–Segesvár–Brassó–Predeal, illetve az Arad–Gyulafehérvár–Tövis. Kiépültek a Maros, Kis- és Nagy-Küküllő, valamint a Feketeügy völgyében futó székelyföldi helyi érdekű vasútvonalak és a székely körvasút. A Monarchia korában, sőt még az első világháború időszakában is számtalan vasútvonaltervet dolgoztak ki, amelyek által egy egységes székely vasúthálózat jöhetett volna létre. Kapcsolatba kerültek volna egymással a székely városok, ugyanakkor lerövidült volna a távolság a keleti határszél és az ország belseje között. A vasútvonaltervek azonban különböző okokból nem jutottak el a megvalósításig, ennek okai leginkább a székely megyék és városok közös fellépésének, a kormányzati támogatásnak és a pénznek a hiánya. A legtöbbet hangoztatott tervek a Székelyudvarhely–Csíkszereda vagy Madéfalva-, illetve Székelyudvarhely–Gyergyószentmiklós-vasútvonalak. Az 1895-ben elfogadott székely körvasútról szóló törvény része volt egy vasútvonal kiépítése a körvasút valamelyik pontjától Székelyudvarhelyig. A székely körvasút befejezését követően a helyi elit folyamatosan napirenden tartotta ezt az ügyet. A magyar kormányok azonban állandóan halasztgatták a székelyföldi vasúthálózat befejezését. 1916-ban ismét napirendre került e kérdés, amelynek jogosságát az év második felében bekövetkezett román betörés is alátámasztotta.

Az impériumváltás, az új román hatalom székelyföldi politikája ismét háttérbe szorította a hiányzó vasútvonalak ügyét. Voltak ugyan ez irányú próbálkozások és ígérek a román kormány részéről, de a tényleges előkészületekig sem jutottak el. Székelyföld déli peremén napirendre került a Brassó–Szászhermány–Bodzaforduló–Nehoiu–Bodzavásár (Buzău) közti vasútvonal megépítése. A Nehoiu–Bodzavásár közti rész már elkészült 1908-ban, ugyanakkor ennek a vonalnak a megvalósítása a magyar kormány tervei között is szerepelt a monarchia korszakában. Az impériumváltást követően a román kormány, hogy enyhítse a Brassó–Predeal–Ploiești–Bukarest-vonal túlterheltségét, elhatározta a Brassó–Szászhermány–Bodzaforduló–Bodzavásár (Buzău)–Bukarest-vasútvonal hiányzó részeinek megépítését. A vasútvonal építése 1924-ben kezdődött el, de a jelentős természeti akadályok, a keresztvári 4369 m hosszú alagút építésének elhúzódása miatt a vonal Szászhermány–Bodzaforduló közti ré-

* GIDÓ Csaba (1973), PhD, történész, történelemtanár, Kós Károly Szakközépiskola, Székelyudvarhely. E-mail: gcsasoka@gmail.com

sze csak 1931-ben lett átadva a forgalomnak.¹ A további vasútépítkezésekre a gazdasági válság, majd az újabb világegés miatt nem került sor, így a Bodzaforduló–Bodzavásár-vonal csak a tervezés szintjén maradt.

Az 1940. augusztus 30-án elfogadott második bécsi döntés által kialakított új magyar–román határ először a történelem folyamán kettéosztotta Erdélyt. Észak-Erdély visszacsatolásával 2220 km hosszú vasútvonal került a Magyar Államvasutak (MÁV) tulajdonába. Az új határ jelentős vasúti közlekedési nehézséget okozott, elvágtá Székelyföldet Kelet-Magyarországtól, kettémetszette a Kolozsvár–Székelykocsárd–Marosvásárhely-vonalat, az Arad–Tövis–Balázsfalva–Segesvár–Brassó-vonal pedig teljes egészében Romániánál maradt. Így vasúti összeköttetés nélkül maradt a székely körvasút Nyárádtő–Uzon közti 274 km hosszú szakasza. A Balavásár–Parajd 46 km és Székelykeresztúr–Székelyudvarhely 27 km hosszú vonalszakaszokból csak az előbbi volt a Marosvásárhely–Parajd keskenyvágányú vasútvonalaként a kapcsolatot a székelyföldi vonalakkal. A Magyarországhoz visszakerült vasútvonalakon a személyszállítást a honvéds csapatok bevonulását követő napon 0 órától felvették. Székelyföld esetében, amellyel nem volt közvetlen vasúti kapcsolat, helyi vonatok közlekedtek.²

A második bécsi döntést követően az anyaország és Székelyföld közötti kapcsolat létesítése érdekében ideiglenes megoldásokra volt szükség. Megindult Beszterce–Naszód és Maros–Torda megyék közútjainak javítása, vonatpótló autóbuszokat és teherautókat indítottak. A közlekedést Beszterce és Szászrégen között MÁVAUT³-autóbuszok, MÁVAUT- és MATEOSZ⁴-teherautók bonyolították le. Időközben a vasúti személyforgalomban az autóbuszra való átszállást Besztercéről Szeretfalvára költöztették át, és így az utazás időtartama 40 perccel megrövidült. 1940. december 15-én átadták a Kolozsnagyida és Szászlekenye közti 16 km-es keskenyvágányú vasútvonalat, így megteremtődött a Székelyföld és Magyarország többi része közti vasúti összeköttetés. Azonban ez csak egy szükségmegoldás volt, hiszen jelentős időt és költséget emésztett fel a keskenyvágányú vonalról a normál nyomtávú vonalra való ki- és berakodás.⁵ A MÁV már 1940-ben megkezdte a Szeretfalva–Déda közti vasútvonal tanulmányozását, a szükséges térképek elkészítéséhez ekkor használtak először légi felvételeket. A tényleges munka 1941 tavaszán kezdődött, és sikerült a vasútvonalat 1942. december 5-én megnyitni. A megépült 48 km-es vonal összekapcsolta a magyarországi vasúthálózatban addig szigetként létező székelyföldi vasútvonalakat és településeket az ország többi részével. Az új vasútvornalnak köszönhetően másfél órát rövidült a menetidő Budapest és Sepsiszentgyörgy között. Marosvásárhelyre és Besztercére is közvetlen kocsikat indítottak az ország fővárosából.⁶

1 Ilie POPESCU: *Căile Ferate Române. O istorie în date și imagini*. ASAB, Buc., 2001. 60.

2 Magyar Országos Tudósító XXII(1940). szeptember 5. 239. sz. (https://library.hungaricana.hu/hu/view/MOT_1940_09_1/?query=vas%C3%BAt&pg=378&layout=s, letöltés időpontja: 2017. ápr. 8.)

3 Magyar Államvasutak Közüti Gépkocsi Üzeme, a MÁV által 1927-ben létrehozott országos személy- és teheráru-forgalommal foglalkozó cég.

4 Magyar Teherfuvarozók Országos Szövetsége, amely 1933-ban jött létre.

5 TISZA István: *A magyarországi vasúthálózat állapota és változásai 1915–1944 között = Magyar Vasúttörténet 1915-től 1944-ig*. V. Főszerk. Kovács László. Közdok, Bp., 1997. 68.

6 *Megjelent a MÁV új déda–szeretfalva–marosvásárhelyi menetrendje*. Csíki Lapok LIV(1942). november 22. 47. sz. 2.

A KICSI MAGYAR VILÁG SZÉKELYFÖLDI VASÚTTERVEI

A második bécsi döntés, majd a Szeretfalva–Déda-vasútvonal megépítését követően is a székelyföldi vasúti hálózat egy része csak nagy kerülővel vagy egyáltalán nem csatlakozott a magyarországi vasúthálózathoz. A MÁV, illetve a helyi politikai és gazdasági elit részéről is 1940–1944 között több terv merült fel a székely körvasút által nem érintett területeknek a vasútforgalomba való becsatolásáról. 1940-ben a magyar kormány részéről megjelent a Marosvásárhely–Székelykeresztúr-vonal megépítésének gondolata.⁷ Egy nem mindennapi kezdeményezésről adott hírt a Székelyudvarhelyen megjelenő *Székely Közélet* 1941 februárjában. Erdővidéken felmerült az a gondolat, hogy közmunkával építenék meg a Málnás és Barót-vagy Bükszád–Barót–Székelyudvarhely-vasútvonalat. Az államtól csak azt kérték, hogy adjon síneket, építkezést segítő mérnököket és szakembereket.⁸

1941. április 7-én az udvarhelyi főispán, Mikó László feliratban fordult a miniszterelnökhöz, amelyben kihangsúlyozta a Székelyudvarhely–Csíkszereda-vasútvonal fontosságát. Ugyanakkor felhívja a figyelmet a Balavásár–Parajd-vonalra, amely szintén nincs összeköttetésben a magyar vasúthálózattal.⁹ A következő időszakban több országgyűlési képviselő, érdekvédelmi szervezet, helyi közigazgatási vezető szólalt fel a székelyföldi vasúthálózat érdekében. Ugron Pál 1941-ben a Közlekedési és Kereskedelmi Minisztériumnak küldött emlékiratában kiemeli, hogy Udvarhely megye került a legrosszabb helyzetbe a bécsi döntést követően, mert elveszítette vasúti összeköttetését a külvilággal. Mivel közúton nehéz ellátni Udvarhely vármegyét, ezért javasolta, hogy Parajdtól épüljön egy keskenyvágányú vasútvonal Székelyudvarhelyig, amelyet majd később át lehet építeni normál nyomtávúra.¹⁰ Marosvásárhely város törvényhatósági bizottsága 1942. július 28-án határozatot fogadott el, amelyben kérték a Közlekedési és Kereskedelmi Minisztériumtól:

1. törvényjavaslat előterjesztését az országgyűlés elé a Marosvásárhely–Székelyudvarhely–Sepsiszentgyörgy-vasútvonal megépítése ügyében;
2. olyan székely vasúthálózat megtervezését, amely megfelel a térség közlekedési igényeinek;
3. az Erdélyi Gyors szerelvényeinek közlekedését Budapestről Marosvásárhelyre és vissza;
4. a Hargitáról nyugatra eső székely vidék és Marosvásárhely érdekeinek megfelelő gyors-tehervonatok biztosítását Marosvásárhelyről kiindulva.¹¹

Ugron Pál 1942-ben a marosvásárhelyi *Székely Szó* napilapban *A Székelyföld vasúthálózata* címmel tett közzé egy hosszabb ismertetőt a székelyföldi vasútkérdésről. A rosszul megépített vasútvonalak miatt szerinte megbomlott a térség gazdasági egysége. Udvarhely megye és egyben Székelyföld jövőjét az iparosításban látta. „Nem lehet kevés földünk kis hasznára, tehát mezőgazdasági termelésre építenünk jövőnket, föl kell tárnunk természeti kincseinket, ki kell aknáznunk őket és oda kell hatnunk, hogy azokat itt is dolgozzák fel. Ezzel új kereseti lehetőséget új és erős

7 *Az új vasúti díjszabás és Erdély*. Pesti Hírlap LXII(1940). szeptember 11. 206. sz. 4.

8 *Az erdővidéki fiatalság közmunkával vasutat akar építeni*. Székely Közélet XXIV(1941). február 15. 7.

9 MÁV Irattár Központi Tervtár K. R. 11287.

10 Uo.

11 Marosvásárhely thj. sz. kir. város törvényhatósági bizottságának 1942. évi július 28-án tartott ülésében felvett jegyzőkönyv. 17. 319/1942., MÁV Irattár Központi Tervtár K. R. 11287.

adóalanyokat teremtünk. De e természeti kincsek feltárása csak akkor lehetséges, ha közelükben vasútvonal vezet".¹²

A Szeretfalva–Déda-vonal átadása után a MÁV 1943-ban több vasútvonal-tervezetet dolgozott ki, melyeknek a célja a Kis- és Nagy-Küküllő völgyének, a Sóvidéknek, Nyárád mentének és Barót térségének bekapcsolása a vasúthálózatba. A MÁV által a Közlekedési Minisztériumba felküldött tervezeteket elemezték, és megállapították az egyes vasútvonalak előnyeit és hátrányait, melyeket az alábbiakban ismertetünk. Vasútvonaltervek:

1. Szászrégen–Parajd–Székelyudvarhely:

Előnye, hogy a legrövidebb útvonal, és érintené Szovátafürdőt, Parajdot, Korondot. Elősegítette volna Szászrégen magyarosodását. A tervezett vonalak közül ebben az esetben volna a legtávolabb a vasút kiindulópontja az új határtól, és a határ által elvágott vonalakat bekapcsolná a forgalomba. A vonal összes emelkedése csak 402 m, összes esése 294 m, ami jóval kedvezőbb, mint más vonalak esetében. A vasútvonal hátránya, hogy a vonal egy része gyéren lakott területen haladna, Szászrégen és Nyárádremete között román településeket érintene. Az Erdélyt kettévágó határ megszűnése esetén a vonal nagy része elvesztené jelentőségét. Kikerüli Marosvásárhelyt. A vonalat több helyen csúszós, agyagos hegyoldalban kellene vezetni. Az építés költséges, ezen a vonalon kellene a legtöbb alagutat építeni, összesen 5600 m hosszúságban, a korondi nagy alagút (4250 m) miatt pedig építése elhúzódhat akár 8 évig is. Ezt a vonalat a helyi érdekeltségek közül senki sem kérte, és várhatóan nem volna jövedelmező.

2. Marosvásárhely–Nyárádszereda–Makfalva–Szolokma–Nagykadács–Székelyudvarhely:

A vonal előnye, hogy Székelyföld nyugati felét Marosvásárhellyel közvetlen kapcsolatba hozná. A MÁV szerint az Erdélyt megosztó határvonal megszűnése esetén is megmaradna a vonal jelentősége. A vonal sűrűn lakott magyar területen haladna keresztül. Bekapcsolná a forgalomba Nyárádszeredát, Erdőszentgyörgyöt, Szovátát, Parajdot. Az építési idő aránylag elég rövid (4 év), és több helyi érdekeltség is kérte ezt a vonalat. Az elvágott vasútvonalakat mind bekapcsolná a forgalomba. Aránylag kevés alagútja van, összesen 2400 m. A Parajd–Korond-vonalhosszabbítással Korond vidéke aránylag könnyen bekapcsolható a forgalomba. Lehetővé tenné a Marosvásárhely–Székelyudvarhely–Homoródszentmárton–Ágostonfalva–Brassó-összeköttetés megteremtését.

Hátránya, hogy az 1940-ben meghúzott határok érvényben maradása esetén Déda felől körülbelül 40 km-re hosszabb útvonalat jelent. Szovátafürdő csak kerülővel, kétszeri átszállással érhető el. Az új határvonalhoz aránylag közel van, sőt a kiindulópontja Marosvásárhelyhez van a legközelebb. A vasútvonal sebezhetősége egy deltavágány¹³ építésével volna enyhíthető Marosvásárhelytől keletre. Erdőszentgyörgy és Balavásár vidéke csak kerülővel közelítheti meg Marosvásárhelyt. A vonal építése költséges, és szinte a teljes vonal csúszós, agyagos területen vezetne keresztül. Az összes emelkedés 506 m, és az összes esés 335 m, ehhez járul, hogy sok a völgyelválasztó. A vonal ugyanakkor nem érintené a fő ásványterületeket, és várhatóan nem volna jövedelmező.

3. Marosvásárhely–Nyárádszereda–Makfalva–Parajd–Székelyudvarhely:

Előnyök, mint a korábbi említett vonalnál, és az a lehetőség, hogy Szovátafürdő és Korond is bekapcsolódik a forgalomba. Hátrányai, mint az előbbi vonalnál, ugyanakkor további költ-

12 UGRON Pál: *A Székelyföld vasúthálózata*. Székely Szó II(1942). június 4. 35. sz. 2.

13 Két elágazó vasútvonalat összekötő harmadik vágány.

ségeket okozna, hogy a vonalnak több alagútja is volna, összesen 5250 m, így az építési idő is hosszabb lenne, feltehetően 8 év.

4. Marosvásárhely–Erdőszentgyörgy–Székelykeresztúr:

Előnyei, hogy Székelyföld nyugati felét Marosvásárhellyel közvetlen kapcsolatba hozza. Az Erdélyt kettémetsző határvonal megszűnése esetén a vonal jelentősége növekedne. Magyarok által sűrűn lakott területen haladna keresztül. Erdőszentgyörgyöt, Szovátát, Parajdot a meglévő vasútvonalak útján kapcsolná be a forgalomba. Az építési idő a legrövidebb lehet (3–4 év). Több helyi érdekltség is kérte ezt a vasútvonalat. Bekapcsolja az elvágott vasútvonalakat. Kevés alagútja van (2950 m). Egy Marosvásárhely–Nyárádtő–Fintaháza–Balavásár–Erdőszentgyörgy-vonal esetében csak 2100 m alagutat kellene építeni. A Parajd–Korond-vonalhosszabbítással Korond vidéke is könnyen bekapcsolódna. A vonal összes emelkedése 417 m. A vonal csak 67 km hosszúságú, ezért az építési költsége is a legkisebb. A Marosvásárhely–Balavásár-szakasz egy később megvalósuló Marosvásárhely–Segesvár-vasútvonalnak a része is lehet. A vonal másrészt pedig egy Marosvásárhely–Székelyudvarhely–Homoródszentmárton–Ágostonfalva–Brassó-vonal része lehet.

Hátránya, hogy Déda felől hosszabb az út, Szováta csak kerülővel és kétszeri átszállással érhető el. Az új határvonalhoz nagyon közel van, így például Székelykeresztúr vagy Nyárádtő esetében helyenként csak 2 km-re. A vonal részben agyagos területen vezet keresztül, és nem érinti a fő ásványi lelőhelyeket, illetve várhatóan nem jövedelmező.

5. Székelyudvarhely–Csíkszereda:

Előnye, hogy az építendő vonal hossza a legrövidebb, és a határvonaltól messze halad. Dél-Erdély visszacsatolása esetén folytatolagos sugárirányú összeköttetés jön létre Tövis–Héjjasfalva–Székelyudvarhely–Csíkszereda–Gyimesbükk–Galac között. A székely körvasút Déda–Brassó közötti szakaszának körülbelül a közepén új bekapcsolódást jelent. A vasútvonal jelentősége Dél-Erdély visszacsatolásakor lényegesen nő. A vonal Szentegyházsfalu, Szentkeresztbánya bányavidékei és Homoródfürdő, Hargitafürdő közelében haladna el. A vonal építése viszonylag olcsó, mert rövid és magas hegyvidéken halad, de nem annyira csúszós területen. A Marosvásárhely–Székelyudvarhely-vonallal együtt összekötő szerepet játszana. Udvarhely és Csík vármegye ezt a vonalat kéri kiépíteni.

Hátránya, hogy a korabeli viszonyok között Udvarhely megye csak nagy kerülővel kapcsolódna be a vasútforgalomba. Kis területet kapcsol be a forgalomba, a Balavásár–Parajd csonka vonalat nem kapcsolja be a hálózatba. Ennek a vonalnak lenne a legtöbb alagútja, 6000 m. A sok alagút miatt a vasútépítés elhúzódhat (6 év). Nagyrészt lakatlan vidéken halad, és vélhetően nem lesz jövedelmező. Udvarhely érdekltsége megoszlik, sokan a marosvásárhelyi vonalat kérik.

6. Székelyudvarhely–Homoródszentmárton–Barót–Sepsibüksád:

Előnye, hogy a vonal Erdővidéket bekapcsolja a forgalomba. A vonal ásványkincsekben gazdag területen haladna keresztül. Összeköti Udvarhely és Háromszék megyéket, illetve a Marosvásárhely–Székelyudvarhely-vonal kiépülése esetén összekapcsolná a székelység dél-nyugati településeit. Várhatóan jövedelmező lenne. Háromszék megye ezt a vonalat kérte.¹⁴

Hátránya, hogy a vonalat csak a fent említett Marosvásárhely–Székelyudvarhely-vonal meghosszabbításaként lehet tekinteni. Az 1940-es határhoz nagyon közel haladna. A vasút

14 MÁV Irattár Központi Tervtár K. R. 11287.00

építése eléggé nehéz, ugyanis a terület részben csúszós, részben sziklás. Az alagutak hossza 3460 m, ami az építési időt meghosszabbítja. A Balavásár–Parajd csonka vonalat nem kapcsolja be a forgalomba.

A normál nyomtávú vasútvonalak mellett a korszakban is felmerült a keskenyvágányú vasutak építése. Látható volt, hogy 1941-ben átmeneti megoldásként kérték a Parajd–Székelyudvarhely keskenyvágányú vonal elkészítését. Szintén ebben az évben Csík megye részéről merült fel a Csíkszereda–Kászon–Kézdivásárhely, illetve Csíkszentdomokos–Gyergyótölgyes–Maroshévíz keskenyvágányú vonalak elkészítése.¹⁵

A székelyföldi törvényhatóságok, települések és személyek, illetve a MÁV által kidolgozott tervek esetében lényeges szempont volt, hogy ha megváltoznak a határok, ha eltűnik az Erdélyt megosztó határvonal, akkor a tervezetek és az esetleg megépülő vasútvonalak ne váljanak feleslegessé. A fentiekben megfogalmazott vasútvonaltervek célja az volt, hogy Székelyföldet közelebbi kapcsolatba hozza Észak-Erdély, Magyarország többi részével és Budapesttel, ugyanakkor megteremtse Székelyföld belső forgalmát. A vasúttól várták a térség iparosítását, gazdasági fellendülését. A második világháború eseményei, a front közeledte, majd az újabb impériumváltás viszont ismét megakadályozta egy teljes székelyföldi vasúthálózat megteremtését. A székelyföldi vasútvonal-tervezések újabb felbukkanására a kommunista rendszer 50-es és 60-as éveiben került sor. Ez esetben azonban a közlekedési fejlesztések terén megmutató koncepcióváltás hatására már a közút élvezte az elsőbbséget a vasúttal szemben.

15 SZEMERE László: *Csíki havasi vasutak*. Csíki Lapok LIII(1941). január 26. 4. sz. 1.

SZÉKELYFÖLDI VASÚTFEJLESZTÉSI TERVEK 1943-BÓL

Tervezett vasútvonal	Építési hossz km	Teljes vonal hossza km	Alagutak hossza összesen m	Leghossz- szabb alagút m	Építési költség millió pengőben	A vonal mentén 10 km távolságon belül bekap- csolt lakosság	A szárnyvo- nalak esetén bekapcsolt lakosság	Összes 10 km távolságon belül bekap- csolt népesség
1. Szászrégen–Székelyudvar- hely	90	90	6000	4400	350	61 000	50 000	111 000
2. Marosvásárhely– Szolokma–Székelyudvarhely	95	95	5000	1100	350	65 000	53 000	118 000
3. Marosvásárhely–Kibéd– Parajd–Székelyudvarhely	74	90	7000	4400	350	73 000	39 000	112 000
4. Marosvásárhely–Nyárad- szentlászló–Erdőszent- györgy–Székelykeresztúr– Székelyudvarhely	66	92	3400	1200	250	70 000	30 000	100 000
5. Marosvásárhely–Bala- vásár–Erdőszentgyörgy– Székelykeresztúr–Székely- udvarhely	60	95	2000	1200	200	70 000	30 000	100 000
6. Székelyudvarhely–Gyer- gyószentmiklós	70	70	3500	1500	250	25 000	20 000	45 000
7. Székelyudvarhely–Csík- szereda	65	65	6000	2500	250	26 000	20 000	46 000
8. Székelyudvarhely–Sepsi- bükszád	80	80	3500	2200	300	46 000	20 000	66 000

THE PLANS OF THE HUNGARIAN GOVERNMENT AND THE LOCAL POLITICAL ELITE FOR THE DEVELOPMENT OF THE RAILWAY INFRASTRUCTURE IN SZEKLERLAND BETWEEN 1940 AND 1944

Keywords: *Szeklerland, II. World War, railway*

Following the Second Vienna Award from 1940 Transylvania was divided in two different parts for the first time in history. The newly created Romanian–Hungarian border had an important effect on the railway system of Transylvania. The territories of the Szeklerland assigned to Hungary had no railway connections with the other parts of Hungary. By 1942 the railway line between Sărățel (Szeretfalva) and Deda (Déda) was completed, and it assured the connection between Hungary and Szeklerland, but still important territories were left without railway lines. Between 1940 and 1944 many railway construction-plans were issued. This study aims to present these plans, their benefits and there disadvantages, too.

PLANURILE GUVERNULUI MAGHIAR ȘI ALE ELITEI POLITICE LOCALE PRIVIND DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII CĂILOR FERATE ÎN SECUIME ÎNTRE 1940 ȘI 1944

Cuvinte cheie: *Secuime, al doilea război mondial, căi ferate*

După al doilea tratat de la Viena din 1940 Transilvania a fost divizată în două părți distincte pentru prima dată în istorie. Frontiera româno-maghiară nou creată a avut un efect însemnat și asupra sistemului de căi ferate al Transilvaniei. Teritoriile transilvane anexate Ungariei nu au avut legături de căi ferate directe cu celelalte părți ale țării. În pofida faptului că până la sfârșitul anului 1942 a fost finalizată linia dintre Sărățel și Deda, care a asigurat conectarea căii ferate circulare din Secuime la restul infrastructurii de căi ferate a țării, teritorii importante au rămas încă fără legături directe. Între 1940 și 1944 au fost dezvoltate mai multe planuri de legături de căi ferate. Studiul descrie aceste planuri, și în același timp prezintă avantajele, respectiv dezavantajele acestor proiecte.

KÉPJEGYZÉK/LIST OF ILLUSTRATIONS/LISTA ILUSTRĂȚIILOR

1. Székelyföld vasúthálózata a dualizmus korában és az 1940–1944 között tervezett új vasútvonalak^{16/}
The railway system in the Szeklerland during the Austro-Hungarian Monarchy and the planned lines between 1940–1944/Rețeaua căilor ferate din Secuime în perioada Monarhiei Austro-Ungare și liniile proiectate între anii 1940–1944

16 Köszönet Elekes Tibornak a térkép elkészítéséért.