

# A magyar királyi államvasutak és a kezelésükben levő helyi érdekű vasutak térképe.

## A budapesti pályaudvarok fekvése.

- Szinnyagyzat:**  
 Magyar királyi Államvasutak.  
 A magyar helyi államvasutak hálózatában levő helyi érdekű vasutak.  
**Az Állott 4. 4. vasútvonal vasúti mellék és szim az első betörőrendben**  
**Héhszt 4. 4. vasútvonal vasútvonalai felülvizsgálata (1924-1926)**  
 Saját útszabályozás.

- 1. Debrecen-nyiracsanak helyi érdekű vasút.
- 2. Tatabánya-Komárom helyi érdekű vasút.
- 3. Győr-nyiracsanak helyi érdekű vasút.
- 4. Győr-Sopron helyi érdekű vasút.
- 5. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 6. Győr-Sopron-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 7. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 8. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 9. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 10. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 11. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 12. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 13. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 14. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 15. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 16. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 17. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 18. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 19. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 20. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 21. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 22. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 23. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 24. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 25. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 26. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 27. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 28. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 29. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 30. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 31. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 32. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 33. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 34. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 35. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 36. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 37. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 38. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 39. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 40. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 41. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 42. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 43. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 44. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 45. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 46. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 47. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 48. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 49. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.
- 50. Győr-Nagybánya helyi érdekű vasút.

**Megjegyzés.**  
A helyi államvasutak útvonalai a díjazási VII. fejezetben foglalt szabályok szerint érvényesülnek.

# Vasúti közlekedés és vasúti társadalom a két világháború közötti Székelyföldön

**JELMAGYARÁZAT.**

- Vasúti pályaszabvány szerinti vasútvonalak.
- Vasúti pályaszabvány szerinti vasútvonalak.
- Vasúti pályaszabvány szerinti vasútvonalak.
- Vasúti pályaszabvány szerinti vasútvonalak.
- Vasúti pályaszabvány szerinti vasútvonalak.

**Dr. Gidó Csaba**

A.M.A.V. által használt jelölés.  
 A.H.C.P. által használt jelölés.  
 Ósk. használatára szolgáló jelölés.

Méret: 1:1.050.000.  
Minden jog fenntartva.



A Karakó-híd az 1916-os robbantás után. Számítottak a javítására ACZÉL ÖDÖN HAGYATÉKÁBÓL



-Világháború idején épült ki a Maros-Torda helyi érdekű vasútvonal

-1916-os román betörést követően jelentős károk a székelyföldi vasúthálózaton

-A visszavonuló osztrák-magyar csapatok 1916-ban felrobbantották a Karakó völgyhidat, amelyet 1917-ben állítanak helyre

-Több székelyföldi állomáson bővítési munkálatokra került sor 1917-1918-ban



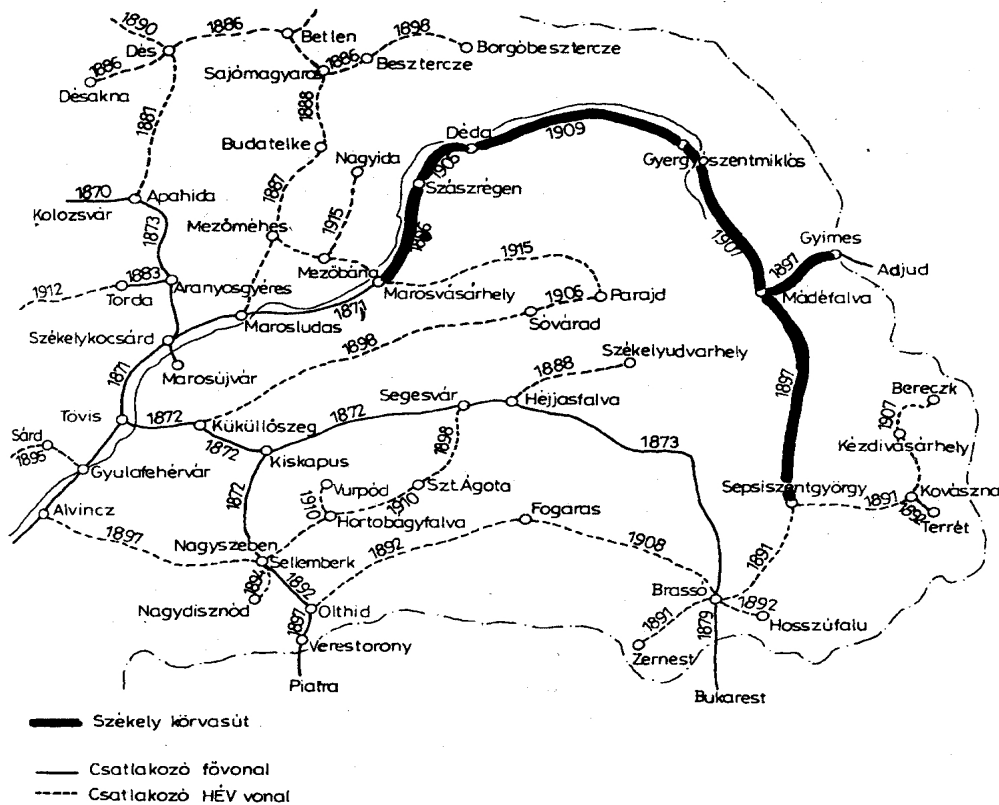
-1918. novemberétől az erdélyi vasúthálózaton a hazatérő katonaság és románság fosztogat

1918. november 23-án a román csapatok megszállják Gyimesbükki állomást.

-A MÁV igyekszik kivonni kocsiparkját a székelyföldi területekről

- 1918. november 28-án román ellenőrzés alá került a Gyergyószentmiklós-Madéfalva-Brassó vonal





-1918. december 1-én Gyulafehérvárra utazó személyek nem voltak hajlandóak menetjegyet váltani

-1918. december. 11-én Brassóban létrejön az Elfoglalt Vasúti Vonalak Parancsnoksága

-1919. május 18. Nagyszebenben megszervezik az Erdélyi Vasúti Vonalak Központi Vezetősége vezetője Leo Bohaitel

-1919. június 22. rendelettel szólítják fel az erdélyi vasutasokat a munkára

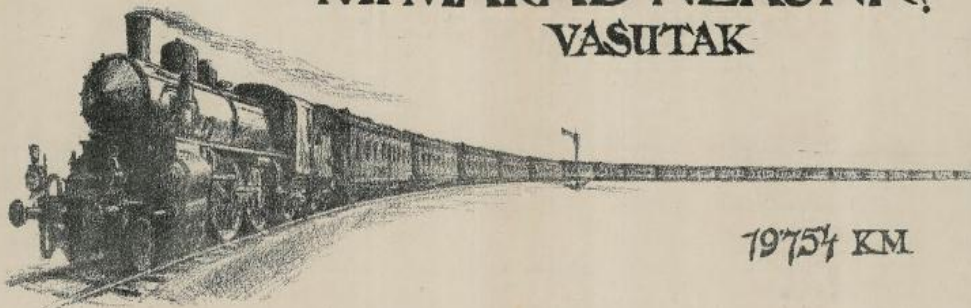
-1919. augusztus 10. rendelet a magyar feliratok és pecsétek kicserélésére és csak a CFR jel használatára, a román nyelv elsajátítására.

-1919. november 26. minden vasutas esküdjön fel I. Ferdinand királyra és a román alkotmányra.

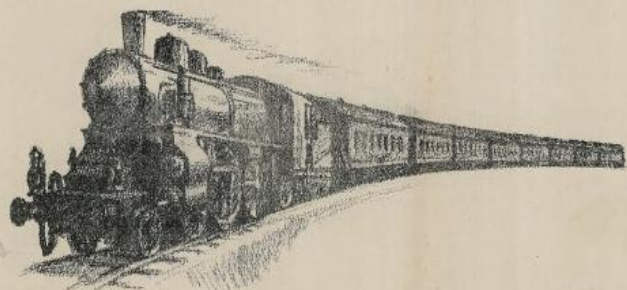


- 1919. nov. 26. megszűnik az Erdélyi Vasutak Központi Igazgatósága, helyébe megszervezik a kolozsvári, temesvári, aradi majd 1920. december 1-én a brassói üzletvezetőséget.
- 1920. szeptember 21. trianoni békeszerződés ratifikálása, a MÁV vonalak átkerültek a román állam tulajdonába.
- Magyarországtól 5745 km került Nagy Romániához (11349 km vasút)
- 1406 km erdélyi vasútvonal magán és helyi érdekű részvény társaságok tulajdonában volt

# MI MARAD NEKÜNK? VASUTAK



79754 KM



8320 KM

MAGYARORSZÁG  
TERÜLETI ÉPSÉGÉNEK  
VÉDELMI LIGÁJA

[www.kepkonyvtar.hu](http://www.kepkonyvtar.hu)

1918. Októberében a magyar  
vasúthálózat hossza:

-22 869, 143 km

ebből rendes nyomtávú:

-21 258, 391 km

Keskenynyomtávú:

1 610, 752 km

A MÁV üzemkezelésében  
volt:

19 153, 278 km

A trianoni békeszerződést  
követően Magyarországnak  
maradt: 8705 km



-9 üzletvezetőség szerveződött  
Nagy Romániában:

-III. Brassó: 1020 km

-IV. Kolozsvár: 1903 km

-V. Temesvár: 541 km

-VI. Arad: 1180 km.

-1923. Június 1. egyesítették az aradi és temesvári üzletvezetőséget, az új üzletvezetőség székhelye Temesvár.

-1923-ban a Madéfalva-Gyimesi vonal átkerült a jasi üzletvezetőséghez. A Székelyföld Maros megyei illetve Maros folyó menti vonalai a kolozsvári, míg a többi a brassói üzletvezetőséghez került.

1924. október 16.

## Aki nem tud románul, nem kap vasuti jegyet

Mi történt a csikszentsimoni pályaudvaron

— Kérek egy másodosztályu jegyet Gyergyószentmiklóstra.

— Ce vrei — prostule? (Mit akarsz te buta?)

— Egy jegyet kérek a második osztályon Gyergyószentmiklósig.

— Daca nu vorbesti romaneste, nu primesti biletul. (Ha nem beszélsz románul, nem kapsz jegyet.)

Ez a különös dialógus, pár nappal ezelő pergett le a csikszentsimoni vasuti jegypénztár jegyváltó rácsánál. A párbeszéd magyar nyelvű mondatai a rácson kívül, a román szavak a pénztár belsejében hangzottak el. És mivel a jegyváltó, helyesebben a jegyet váltani óhajító magyar, nem tudta magát megértetni az állam nyelvén, a kis ablak haragosan becsapódott előtte és az illető jegy nélkül maradt.

...Csikszentsimonban nap-nap után előfordul, hogy az utazóközönség nagy része jegy nélkül kénytelen felszállni a vonatra, mivel Radu állomásfőnök a környék legrosszabb vasutasa és legnagyobb magyarfalója, pénztárnoki minőségében csak azokat az utasokat szolgálja ki, akik román nyelven kérik a vasuti jegyet. Az érdekelt utazóközönség köreiből óriási elégedetlenséget idéző az állomásfőnök rosszindulatu magatartása, amelyre eddig még a CFR. államvasutak történetében sem volt példa.

-1922/1286 sz. rendelet előírja, hogy 1923. április 1-ig az a volt MÁV alkalmazott aki nem tud megfelelően románul azt állásából el kell bocsátani.

-1924-re a brassói üzletvezetőség területén már csak 4 magyar állomásfőnök maradt, főként regáti románok kerültek helyükbe.

- Csíkszeredában 1924-ben két állomásfőnököt neveztek ki

- 1924-ben kutya keresés mozdonyal Málnás és Bikszád között

- csíkszeredai forgalmi iroda ajtaján:  
Vorbiți românește! Cine nu se confirma va fi dat afară din birou!

- A vasúti személyzet szolgálatban csak románul beszélhet (rendeletek 1924, 1938)

- magyar alkalmazottak elbocsátása vagy Regátba való helyezése

- 1933-ban újabb nyelvvizsga és elbocsátások



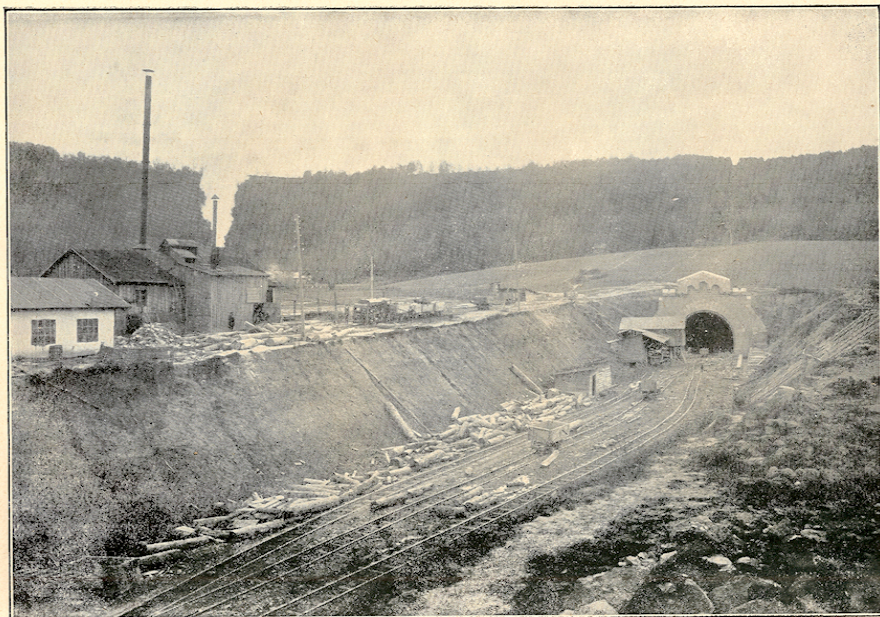
# Utazás a vonat tetején.

— Veszedelemes kaland. —

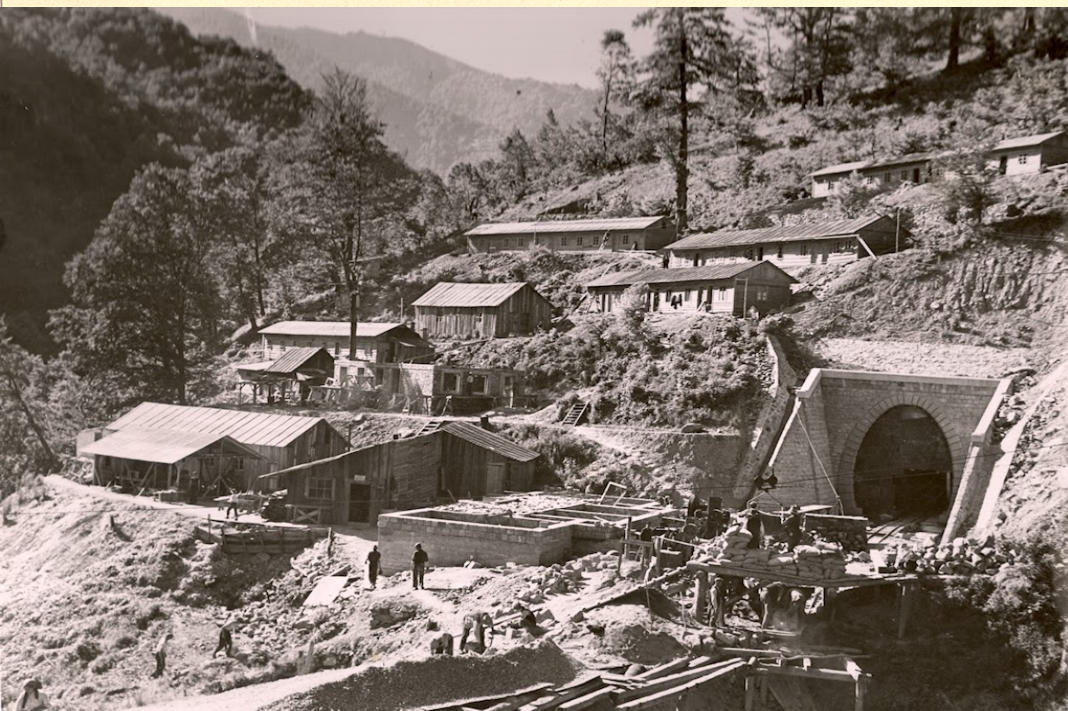


## 20-as években gyakoriak:

- fűtetlen, kivilágítatlan, betört ablakú vagonok
- a rossz alépítmények miatt kénytelenek csökkenteni a vonatok menet sebességét
- mozdony, vagon hiány főként a székelyföldi vonalakon
- vonat tetején, lépcsőn való utazás
- jegy nélküli utazás
- lopás, rablás
- balesetek, vonat ütközések, sín törések
- vasúti alkalmazottak sikkasztása, lopása



Portalul Suð — Vedere generală



## Vasút építkezések és fejlesztések Erdélyben:

- Nagyszalonta-Kisjenő (1923)
- Brassó-Szászhermány-Bodzaforduló (1931) itt épült meg Románia leghosszabb vasúti alagútja 4.369 m Keresztvár mellett, a térség gazdasági fellendülésének időszakát hozta el a vasútépítkezés 1924-1928 között
- Bumbesti-Livazeni (1948)
- Kisilva-Vatra Dornei (1938)
- két vágányosították a Predeal-Brassó és a Tövis-Apahida vonalakat.



## Helyi érdekű vasútak:

- Temesvár–Nagyszentmiklós HÉV Rt, Temesvár–Módosi HÉV Rt. Brassó–Háromszéki HÉV Rt.  
Marosludas–Besztercei HÉV Rt. Héjjasfalva–Székelyudvarhely HÉV Rt. Szilágysági HÉV Rt.  
Oravica–Németbogsáni–Resicabánya HÉV Rt. Gyulafehérvár–Zalatna HÉV Rt.

- 1932 megállapodás a román állam és a helyi érdekű részvénytársaságok között, a román állam 10.000.420 svájci frankot fizet összesen

- A román állam nem teljesítette kötelezettségét

- 1923. február 1-én az Arad-Csanád, szamosvölgyi illetve a naszódi, Zsibó-Nagybánya magánvasút vonalak a CFR üzemkezelésébe kerültek.

## Héjjasfalva-Székelyudvarhely vasútvonal



- 1918. december 6-én vette birtokba a román hadsereg Székelyudvarhely vasútállomását

-a helyi vasutas személyzet helyben marad

- a Héjjasfalva-Székelyudvarhely HÉV-et a román állam vette birtokba és a CFR, mint a MÁV jogutódja kezelte.

-1932 tavaszán megállapodás a román állammal 411.000 svájci frankot kellett volna kapjon a Rvt.

-A szombatfalvi állomás létesítése

-Bálint vasúti étterem megalapítása

-30-as évek végén az állomáshoz vezető út lekövezése

**HALLÓ!** **FIGYELEM!**

Ha jó sört akartok inni,  
akkor keressétek fel a

**vasuti éttermet,**

**Bálintot,** ahol naponta  
elsőrendű frissen csapolt  
sört és zónát lehet kapni.

Válogatott aiudi borok  
és kitűnő konyha.

Egy pohár sör zónával 12 L.

Ha nem hiszed, gyere, győ  
zöldj meg!

## A viczinális állomásnál.



– Sokat késik a vonat?  
– Nem többet, mint rendszeren. Minden órában megérkezhetik.

-Vasútnak a 20-as évek végétől egyre komolyabb vetélytársa lett az autó forgalom

-A CFR ezért 1935-től kombinált autóbusz és vasúti jegyeket vezet be és bekapcsolódik a közúti teherforgalomba.

-Székely mellékvonalaknak folyamatos problémája az előnytelen csatlakozás a fő vonalakhoz

-Héjjasfalva-Székelyudvarhely vicinálison 3 vonatpár közlekedik

-1937-ben vegyes vonatokat megszüntetik, külön bevezetik a személy és teherforgalmat

-1937-től a CFR autobusz járatot indít Marosvásárhely-Segesvár-Székelyudvarhely-Csíkszereda vonalon

-A két világháború közt helyi szinten napi renden van a Székelyudvarhely-Csíkszereda közti vasútvonal terve.

1829-1830-

-1869-1934-

INCURAJAREA MUNCII SI RESPECTAREA INTR-UN NATION CREAZA PROSPERITATEA MONDIALA.

OMAGIU

FEROVIAR



PRIMA LOCOMOTIVA NUMITA SACATA  
INVENTATA DE ENGLEZUL GEORGE  
STEPHENSON LA ANUL 1825  
A PARCURS 26 KM. PE ORA  
IAN PRIMUL TREM DE CALATORI A POMITR  
A 1830 LITOPOL-MARCHELEA 33 KM. PE ORA

PRIMA CALE FERATA IN ROMANIA  
BUCURESTI-GIURGIU, DIN ANUL 1869.  
VITEZA DE 50 DE KILOMETRI PE ORA.  
LOCOMOTIVA ACEASTA ESTE CONSTRUITA DE  
O COMPANIE ENGLEZA, DEZI DE URMASII LUI  
GEORGE STEPHENSON SI ADOLE IN ROMANIA

De la a. 1869 si pana la 1934, s-au construit  
Generalul, inginerul, s-au si intru; Parolului  
C. I. R. au fost ca multe ardeuri; si pre-  
pare, ca in mod firesc, tehnica G. S. a pro-  
gresat enorm, ajungand astazi ca in tara  
noastra, amestecand tehnica sa cu con-  
strucsiile locomotive si vagoane, chiar din  
cele mai puternice si perfectionate, dupa cum  
se constata astazi in uzinele BRITTA, MA-  
LAXA, LA ATLETICILE GUVITA si la alte sta-  
tione sau fabrici din Romania.

Si acum care este moralia ce o extragem  
noi generatiile de peste un secol, dela ac-  
tivismul GEORGE STEPHENSON, nascut absolut  
fara noroc, in unii tarbunar si devenind  
printra munca viteza si perseverenta, o  
fotografie a lumii noastre, un exemplu, fa-  
cand si un mare bine civilizatiei?

Oamenii cu adevarat mari, sunt  
numai asti care au creat, cu pricepere, si  
prin fapta, realizari pentru progresarea o-  
menirii. GEORGE STEPHENSON, care a facut un  
numer bine oamenilor, a castigat si o mare  
avere, prin meritele si munca lui cinstita si  
perseveranta, deci, se constata clar, si Geniile  
Veritabile sunt si realizatorii si teoreticienii  
Geniilor Lumii, fiindca ei probeaza ca  
Korovul sta in MINTEA si PERSOANAI si  
O. M. U. L. M. U. M. K. I. T. O. B.

Deci, KERENSKI NI STRI sa apre-  
tionez acest nemuritor exemplu si sa  
se mandreasca urmand pe cat e  
posibil, PE CAMARADUL LOR DE  
MUNCA MARILE GEORGE STEPHENSON,  
PARINTELE CAILOR FERATE DIN IM-  
PERIUL LUMII.

Köszönöm figyelmüket

ACEST DOCUMENT FEROVIAR REPREZINTA ENERGIA,  
MUNCA SI MERITUL PERSONALULUI CAILOR FERATE ROMANE,  
IN SERVICIUL-PENTRU PROSPERITATEA PATRIEI-MUME