

Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar
Interdiszciplináris Doktori Iskola
„Európa és a magyarság a 18–20. században”
Doktori Program

Doktori értekezés tézisei

Gidó Csaba

**A vasúthálózat kiépülése a Székelyföldön
és szerepe a régió modernizációjában
(1868–1915)**

Témavezető: Dr. habil. Majdán János
Egyetemi docens

Pécs, 2011

I. Témaválasztás és célkitűzés

A dualizmus-kori Székelyföld történetéről az elmúlt évtizedekben számos könyv, tanulmány jelent meg, amelyek többé-kevésbé foglalkoznak a régió infrastruktúrájának helyzetével is. A magyar vasúthálózat múltjáról megjelent írások csak érintőlegesen térnek ki a székely vasútvonalak történetének bemutatására. Az elmúlt években folytatott kutatások alkalmával, azzal kellett szembesülnöm, hogy ugyan a magyar- és ennek keretén belül az erdélyi történetírás elismeri a vasút szerepét a gazdasági, társadalmi fejlődési folyamatokban, mégis hiányoznak az egy-egy térség vonalhálózatára összpontosító alapkutatások és a vasút–gazdaság, a vasút–társadalom, a vasút–város, a vasút–szabadidő, valamint a vasút–fürdőkultúra kölcsönhatásainak elemzései. A székelyföldi vasúthálózat vonalainak történeti feltárása nem történt meg, nem került sor a székely vonalak társadalmi, kulturális, gazdaságszervező szerepének megfigyelésére. Doktori értekezésemben ezen hiányosságok pótlására vállalkoztam.

A doktori értekezés a székelyföldi vasúthálózat történetét követi végig, az 1868–1915 közötti korszakot fogva át, amely nagyrészt megfelel a politikatörténeti periodizációnak. Választásomat az indokolta, hogy 1868-ban engedélyezték az

erdélyi fővonal kiépítését és 1915-ben adták át a forgalomnak az utolsó székelyföldi személyforgalomra berendezett vonalakat. A korszakhatárok nem merevek, a dolgozat hangsúlyt fektet az előzmények bemutatására, illetve a már megszüntetett vonalaknál átnyúlik a közelmúltba.

Vizsgálódásom a korabeli Magyarországra és azon belül Székelyföldre és a szomszédos vármegyékre összpontosít. A disszertációmban ténylegesen a négy helyi érdekű székelyföldi vasút, a székely körvasút és a Maros-Torda keskenyvágányú vicinális által érintett: Csík, Háromszék, Maros, Udvarhely, Brassó és Kis-Küküllő vármegyék területére szűkítettem a kutatás tárgyát. Az értekezés főbb célkitűzései röviden az alábbiak:

— Felkutatni és részletesen bemutatni a székelyföldi vonalak megvalósulásának előzményeit és építéstörténetét.

— Megválaszolni azt, hogy az erdélyi fővonal miért csak Székelyföld peremterületét érintette.

— Megvizsgálni, hogy miért csak kisebb szakaszokban, nagy időtávolságokra, a többi Kárpát-medencei régióhoz képest megkésve és hiányosan épült ki a térség vasúthálózata.

— Végigkövetni a kormányzati szerepvállalást a székelyföldi vasútépítésben és hogyan szorultak háttérbe a

helyi kezdeményezések és került előtérbe az állami érdekeknek megfelelő székely körvasút.¹

— Bemutatni a már megszűnt Maros-Torda keskeny nyomtávú helyi érdekű vasútvonal építésének történetét.

— Rávilágítani a tutajozás és a vasút, illetve a közút és a vasút közti kapcsolódási pontokra.

— Választ adni arra, hogy milyen gazdasági, társadalmi kihatásai voltak a vasútnak. Kik voltak a vállalkozók, mérnökök, munkások? Mennyire vette ki részét a székelység az építkezésekből? Milyen egészségügyi, rendészeti, élelmiszer ellátási gondokat okozott a helyi közigazgatásnak a több ezer idegen munkás jelenléte? Ki tudta-e használni a helyi társadalom a vasútépítés nyújtotta pénzkereseti lehetőségeket?

— Megvizsgálni, hogy a vasúti személyforgalom, hogyan alakítja át a helyi lakosság utazási szokásait, milyen társadalmi fogadtatása van az új utazási eszköznek és miként vélekednek az utasok az állomások, vagonok berendezéséről és a menetrendről.

— Végig követni a vasút hatását a régió gazdasági fejlődésére. Rávilágítani, hogy milyen szerepe volt a vasútnak a városok gazdasági vonzáskörzetének kialakításában. Milyen

¹ Székely körvasút= 1871–1909 között több szakaszban adták át a forgalomnak a Székelykocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen–Déda–Gyergyószentmiklós–Madéfalva–Csíkszereda–Sepsiszentgyörgy–Brassó vasútvonalat. A székely körvasút szárnyvonalát képezi a Madéfalva–Gyimes vasút, amely kapcsolatot teremtett a román vasúthálózattal.

termékekkel volt jelen Székelyföld a magyarországi áruforgalomban és milyen termékek érkeztek a térségbe?

— Láthatóvá tenni a vasútnak a székely fürdőkre gyakorolt hatását, illetve a vasúttal rendelkező és nem rendelkező fürdők fejlődése közötti különbségeket.

A téma újszerűsége abból adódik, hogy eddig nem került sor a székelyföldi vasútvonalak építéstörténetének megírására. Az értekezés elsőként fogja át az egész régió vasútvonalainak építéstörténetét, a vasútnak a térség gazdasági, társadalmi, kulturális életére, a kor emberének mindennapjaira kifejtett hatását. A disszertáció, egy olyan interdiszciplináris kutatás eredménye, amelynek közlekedés-, technika-, életmód-történeti, település-földrajzi vonatkozásai vannak. Az értekezés a székelyföldi vasúthálózat történetének eddig legteljesebb összefoglalása.

II. A doktori értekezés forrásbázisa

A székelyföldi vasútvonalak történeti múltjának feltárására mind a magyar közlekedéstörténet, mind a Székelyföld történetének megismerése szempontjából szükség van. Kutatásaim alkalmával elsődleges és másodlagos forrásokra támaszkodtam.

A kutató számára gazdag forrás áll rendelkezésre a Magyar Országos Levéltár (MOL) Közmunka és Közlekedési Minisztérium, illetve a Kereskedelmi Minisztérium 1867–1899 közti anyagában illetve a Magyar Államvasutak (MÁV) Igazgatóságának irataiban. Az itt talált iratok segítségével sikerült végigkövetni a Magyar Keleti Vasút, a Héjjasfalva–Székelyudvarhely, a Brassó–Háromszék helyi érdekű vonalak, részben a Kis-Küküllő-völgyi vasút illetve a Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Gyimes vonal építéstörténetét. A levéltári selejtezés és a II. világháborús (Magyar Országos Levéltár) pusztítás miatt a többi helyi érdekű vasútvonal, illetve a székely körvasút befejező szakaszának és a Maros-Torda keskeny nyomtávú vasútvonal történeti múltjának a feltárása nehézségeket okozott. A marosvásárhelyi, csíkszeredai és sepsiszentgyörgyi román állami levéltárak alispáni és városi iratai voltak segítségemre a fent említett hiányosságok pótlására. A Kis-Küküllő-völgyi rendes nyomtávú- és a Maros-Torda keskeny vágányú helyi érdekű vasútvonalak marosvásárhelyi levéltárban felelt iratainak rendezetlen állapota arra utalt, hogy korábban nem került sor ezen vonalak történetének mélyreható vizsgálatára. A levéltári forrásokat a korabeli törvények, rendeletek, statisztikai kimutatások, térképek, fotók, aprónyomtatványok, a memoár irodalom segítségével sikerült kiegészíteni.

A korabeli országos és helyi sajtó gyakran és megbízhatóan tudósít az adott vasútvonal megvalósításáról. A sajtó segítségével olyan apró háttér információkhoz juthatunk a vasút tervezésről, építésről, forgalomról, amelyeket a primer források kimért tárgyilagos sorai között nem lelhetünk fel.

A dolgozatomban támaszkodtam a már megjelent magyarországi vasúttörténeti szakirodalomra, amelynek az egyik nagy hiányossága, hogy többségük a vonalak műszaki paramétereit források megjelölés nélkül közli.

Az összefoglaló monográfiákban, vagy egy-egy témát körüljáró gazdaság-, társadalom- vagy várostörténeti munkákban a történészek mindig hangsúlyozzák a vasút fontosságát, de részletesebb kutatásokra már csak kevés esetben kerül sor. A magyar történészek közül Majdán János az egyedüli, aki az elmúlt években több könyvében és tanulmányában elemezte a vasút gazdasági, társadalmi és civilizációs szerepét. Majdán János, illetve Frisnyák Zsuzsa rámutatnak Edvi Illés Sándornak 1896-ban kiadott munkájának jelentőségére.² Az Edvi-féle áruforgalmi kimutatásokat mindkét szerző megvizsgálta majd elemezte a vasút áruforgalmi körzeteinek kialakulását és fejlődését. Az erdélyi magyar történetírás képviselői közül Egyed Ákos és Pál Judit

² Edvi Illés Sándor: *A Magyar Királyi Államvasutak és az üzemükben lévő helyiérdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. (Kereskedelmi monográfia)* I–II. köt. Budapest, 1896, M. Kir. Államvasutak.

személyét kell kiemeljem, akik rámutattak a vasút modernizációs szerepére és nyomon követték az erdélyi vasúthálózat fejlődésbeli történetét és a kisebb vonalrészek történeti múltját.

A román történetírás az elmúlt évtizedekben csak érintőlegesen foglalkozott az erdélyi vasút történetével, gazdasági és társadalomformáló szerepével. Legtöbb esetben csak rövid összefoglalók olvashatóak az erdélyi vasútvonalakról. A román szakmunkákból általában nem az érdektelenség miatt maradnak ki az 1918 előtti erdélyi infrastruktúrára vonatkozó elemzések, hanem a szerzők magyar nyelvismerete hiányából, amely meggátolja a forrásokhoz való hozzáférésüket.

Az erdélyi vasút történetének a részletes feltárása nem történt meg és csak egy-két vonalszakasz történelmi múltját ismerjük. A magyar- és ennek keretén belül az erdélyi történetírás jövőbeni feladatai közé tartozik a térség infrastruktúrájának történeti kutatása.

III. A doktori értekezés felépítése

A disszertáció első fejezetében a vasúttörténet szakirodalmának ismertetésére kerül sor. A második fejezetben a vasút európai és magyarországi fogadtatásának bemutatását követően áttérek az erdélyi fővasútvonal kérdése körül kirobbant

vita ismertetésére. Az osztrák abszolútizmus idején két vasútvonal terve állt szemben egymással: az osztrák kormány és a dél-erdélyi szászok által támogatott Arad–Nagyszeben–Vöröstorony, illetve az erdélyi magyarság és Brassó városa által kért Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vonal terve. Az erdélyi vasútvonal ügyében gazdasági szakemberek, mérnökök, politikusok nyilvánítottak véleményt. Az 1860-as évek közepén úgy tűnt, hogy az osztrák érdekeknek megfelelő terv valósul meg azzal, hogy kezdetét vette az Arad–Gyulafehérvár vonal építése, amely végül 1868-ban nyílt meg az Első Erdélyi Vasút néven.

A kiegyezés után megalakuló új magyar kormány az erdélyi magyar érdekeknek megfelelő a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vonal kiépítését határozta el Magyar Keleti Vasút néven. A disszertációban végigkövetem a Magyar Keleti Vasút és a Brassó–Predeal vonalak építéstörténetét. Szintén ebben a fejezetben kerül bemutatásra a magyar kormány vasútpolitikája a kiegyezéstől az első világháborúig.

A harmadik fejezetben kerül sor Székelyföld gazdasági helyzetének majd a régió vasútvonalainak a részletes bemutatására. A székelyföldi vasútépítés történetében három korszakot lehet megkülönböztetni. Az első az erdélyi vasútépítés hőskorában (1868–1873) a Magyar Keleti Vasút szárnyvonalaként kiépült Székelykocsárd–Marosvásárhely vasút. Ennek a vonalnak

köszönhetően Marosvásárhely és közvetlen környezete bekapcsolódott a magyar vasúthálózatba, de Székelyföld többi része több mint egy évtizedig nélkülözte a vasút előnyét.

A székely vasútépítkezés második és egyben meghatározó korszaka az 1886–1898 közötti időszak volt. Az 1880. évi XXXI. és 1888. évi IV. törvények lehetővé tették a helyi érdekű vasutak építését és működését. Székelyföld területén négy helyi érdekű vasútvonal épült, mindegyik egy-egy folyóvölgyben: a Maros völgyében a Marosvásárhely–Szászrégen (1886), a Nagy-Küküllő völgyében a Héjjasfalva–Székelyudvarhely (1888), az Olt és a Feketeügy völgyében a Brassó–Sepsiszentgyörgy–Kézdivásárhely (1891) és a Kis-Küküllő völgyében a Balázsfalva–Dicsőszentmárton–Sóvárad (1898) vonal.

A magyar állam bekapcsolódását a régió vasútépítésébe az 1891-ben Romániával megkötött két új vasúti csatlakozási pont (Vöröstorony és Gyimes) létesítéséről szóló nemzetközi szerződés tette szükségessé. A helyi érdekű vasútvonalak tervezésekor kiderült, hogy a helyi közösségek nem rendelkeznek olyan pénzügyi háttérrel, hogy a gyimesi határszélig vezető nehéz hegyi pályavonalat meg tudják építeni. Az állam, mint vállalkozó megjelenése befolyásolta a székely fővasútvonal irányát és eldöntötte a nagy székely körvasút kiépítésének kérdését. A MÁV irányításával 1895–1897 között megépült a

Sepsiszentgyörgy–Csíkszereda–Madéfalva–Gyimes-szoros vonal. A 19. század végi építkezések meghatározták a Székelyföld vasúthálózatának szerkezetét.

A székelyföldi vasútépítés harmadik szakasza az 1905–1915 közötti időszak volt, amikor megépült a székely körvasút hátralévő része, két kisebb vonallal kiegészült a háromszéki és a Kis-Küküllő-völgyi vicinális. A székelyföldi vasútépítés lezárását jelentette a Maros-Torda keskenyvágányú helyi érdekű vonalhálózat befejezése 1915-ben.

A székelyföldi vasutak építéstörténetének bemutatásakor igyekeztem nem elveszni a technikai részletekben, inkább a megvalósult vonalak háttértörténetét, a tervezők, vállalkozók törekvéseit, a vármegyei, kisebb közösségek, a vasútépítésben szerepet vállaló helyi politikusok és vállalkozók érdekeit, az állami szerepvállalás jellegét és céljait igyekeztem megvilágítani. Ugyanakkor választ kerestem arra, hogy miért a jelenlegi vasúthálózat alakult ki, miért csak kisebb szakaszokban, nagy időtávolságokra épültek ki a székely vasútvonalak, a tervbe vett vonalak pedig miért nem valósultak meg.

A negyedik fejezetben a vasút társadalmi, gazdasági és kulturális hatását követem végig. Az első alfejezetben a tutajozás és vasút illetve a közút és a vasút kapcsolatát elemzem. Külön alfejezetet szenteltem a székelyföldi iparvasutak bemutatásának.

A doktori értekezésemben igyekeztem rávilágítani, hogy a székelyföldi vasútépítkezések és a megalakuló helyi érdekű részvénytársaságok háttérében milyen pénzügyi intézmények álltak. Kik voltak a vállalkozók, az alvállalkozók és a munkások. Megfigyelhetjük, hogy a tizenkét budapesti vállalkozó mellett egy osztrák, egy német és egy angol cég dolgozott a Székelyföldön. Egyes vállalkozók, mint például a budapesti Linczer Ármin vagy Braun Gyula több székelyföldi vasútépítkezésnél megfordultak. De ott találjuk őket a brassói honvéd laktanya (1892) vagy a marosvásárhelyi cukorgyár (1894) építésénél is. A vasútvonalak egyes szakaszainak elkészítését, a szükséges építkezési anyag előállítását alvállalkozók vállalták el. Az alvállalkozók között találunk osztrák, német, cseh, horvát, magyar mérnököket, építkezési vállalkozókat, helyi politikusokat. Egyedi Ugron Gábor szerepvállalása a Héjjasfalva–Székelyudvarhely helyi érdekű vasútvonal történetében. Ő volt a vasútvonal engedményese, bankja által támogatta a vonal építését, mint az egyik alvállalkozó, ő szállította az építéshez szükséges faanyagot és talpfákat.

A helyi székely szakképzetlen munkások csak kis számban vettek részt a vasútépítkezéseken egy olyan korban, amikor a helyi lakosok közül több ezren utaztak Romániába munkakeresés céljából. A székely vonalak nagy része alföldi kubikusok, horvát, olasz kőfaragók, bosnyák, cseh, lengyel vagy macedón munkások

részvételével épült ki. A helyi lakosság többnyire csak az építőanyag fuvarozásban vette ki részét.

A dolgozatomban végigkövetem a vasútvonalak építéskor felmerülő rendészeti, közegészségügyi, élelmiszer-ellátási gondokat, a helyi lakosság félelmeit, viszonyulását a településére érkező több ezer idegen vállalkozóhoz, munkáshoz. A székelyföldi lakosság a vasútépítkezés alkalmával egy olyan vállalkozással került kapcsolatba, amely nemzetközi tőkét, vállalkozó- és munkásközeget hozott a térségbe. A székelység számára teljesen idegen volt a vasútépítkezések ideje alatt megjelenő munkaszervezési rendszer, építkezési technika, munkaeszközök, illetve mentalitás. Az eddig elszigetelt Székelyföldre idegen nemzetek fiai érkeztek, társas érintkezések által nyitottabbá tették a helyi lakosságot. A kiépülő vasútvonalak bekapcsolták a Székelyföldet az ország gazdasági vérkeringésébe.

A vasúti állomások fontos szerepet játszottak a székely városok fejlődéstörténetében. A települések kapui lettek, indulási és érkezési pontot képeztek. Az állomások szerkezeti felépítésükkel, építőanyag használatukkal, térbeosztásukkal, a pályaudvar vendéglőinek étel- és italkínálatával, a vasúti dolgozó társadalmi megbecsültségével civilizációs modellt és követendő példát képviseltek a helyi lakosság előtt. Az állomások emelték a kisvárosok rangját, Csíkszeredában a vasúti állomás mellett jött

létre az első park és itt avatták fel az első köztéri szobrot. Székelyudvarhely példáján megkísérlem érzékeltetni a vasút és az állomás morfológiai hatását egy adott település fejlődésére. A rendelkezésre álló források segítségével látható, hogy a vasúti állomás meghatározó szerepet töltött be a helyi urbanizációs és iparosodási folyamatok felgyorsításában.

Egy külön alfejezetben kerül bemutatásra a székelyföldi vonalak személyforgalmának alakulása. A vasút elérhető közelségbe hozta a Székelyföldet az ország többi részével. A Baross Gábor által bevezetett zónatarifának köszönhetően, olcsóbbá vált az utazás, milliók ültek vonatra. A kis székely települések lakossága is megengedhette, hogy közeli vagy távoli utazásaira a vasút kényelmét és biztonságát használja. Diagramok segítségével nyomon követem a székely vonalak és városok személyforgalmának alakulását, változását. Itt szükséges azonban megemlíteni, hogy a régió a vasútépítés befejezése után is az ország peremterületének érezte magát, a hátrányos menetrend, a nehézkes vasúti csatlakozás, a Budapesttel való közvetlen vonat hiánya, a fővonalakról a székely mellékvonalakra áthelyezett régi vasúti kocsik miatt. A székely vármegyék, települések hosszas küzdelmet folytattak a vasúthálózat kiegészítése, a menetrend javítása és modern vasúti kocsik üzembe helyezése érdekében.

A következő alfejezetben a vasút áruforgalmát követhetjük nyomon. A székelyföldi vasútépítkezésnek köszönhetően egyes városoknak sikerül megőrizniük gazdasági vonzáskörzetüket, esetleg azt még növelni is, mint például Marosvásárhely. Más városoknak, mint Székelyudvarhely vagy Kézdivásárhely végállomás jellegüknek köszönhetően ez nem sikerült és továbbra is csak a környező kis térségek gazdasági központjai maradtak. Hiányos infrastruktúrájuk behatárolta fejlődésük lehetőségeit.

A kutatások révén láthatóvá vált, hogy elkezdődött egy modernizációs folyamat a Székelyföldön, egy gazdasági, társadalmi struktúraváltás, amely azonban társadalmi feszültségeket gerjesztett és ennek egyik legsúlyosabb következményévé vált a kivándorlás. A vasút elősegítette a székelyföldi erdei, mezőgazdasági termékek vagy az ásványvíz megjelenését a magyarországi vagy közép-európai piacokon, de ugyanakkor meg is nyitotta a régió belső piacát az olcsó nagyipari áruk előtt, amely a helyi kis- és háziipar válságát okozta. A vasút tehát felgyorsította a gazdasági struktúraváltást. Felmerül a kérdés, hogy elősegítette-e a vasút Székelyföld gazdasági egységének megerősödését, a vármegyék, városok, települések közti gazdasági kapcsolatot? A válasz az, hogy csak részben, mert a kis szakaszokban, hiányosan kiépített vasúthálózat és a nagy kerülők miatt nem jött létre a legtöbb székely város között

közvetlen kapcsolat. 1909-ig nincs Marosvásárhelynek közvetlen vasúti kapcsolata a többi székely vármegyével. Udvarhely térségének pedig nincs a mai napig vasúti összeköttetése a többi székely régióval. Ennek következtében a vasút a székely vármegyéket, városokat más, közép- vagy dél erdélyi településekkel hozta kapcsolatba és így gyengítette a székely térség gazdasági egységét.

Az értekezés, utolsó alfejezetében a vasút és a székely fürdők közti kapcsolat elemzésére került sor. A vasút behatárolta a székely fürdők lehetőségeit, Előpatak, Tusnád, Kovászna vagy Szováta a vonatnak köszönhetően gyors fejlődésnek indultak. Homoródfürdő, Korond, Szejke a vasút hiányában megmaradtak kis lokális fürdőhelyiségeknek. Sajátos a helyzete Borszéknek, amely az ország egyik leghíresebb fürdője, de a vasút hiánya miatt nem használhatta ki adottságait. A kiépült székely vasúthálózat megszüntette a székely fürdők egy részének elszigeteltségét, a helyi kispolgárok és a román arisztokrácia mellett az ország távoli részeiről érkeztek fürdővendégek Előpatakra, Borszékre, Tusnádra vagy Szováatára. A híres székelyföldi borvíz a vasútnak köszönhetően eljutott Közép-Európa nagyobb városaiba.

A disszertációmát összeggésszel, a felhasznált forrásoknak és a szakirodalomnak a bemutatásával, valamint térképmelléletekkel zárom.

IV. Az értekezés tudományos eredményei.

Doktori értekezésem a székelyföldi vasúthálózat történetének és a vasút regionális szerepének az eddig legszélesebb forrásbázison álló elemzése. Kutatásom levéltári forrásokon, szakirodalmon, a korszak sajtóinformációin, képek, térképek, kiadott statisztikai felméréseken, az erdélyi iparkamarák jelentésein alapszik. Mindezek következtében már maga a téma feldolgozása is új tudományos eredménynek tekinthető.

A székelyföldi vasúthálózat kiépítésének története eddig nem került feldolgozásra. A disszertációmban igyekeztem részletesen bemutatni a Magyar Keleti Vasút, a négy helyi érdekű székelyföldi vasútvonal, a székely körvasút és a több mint egy évtizede megszűnt Maros-Torda keskenyvágányú helyi érdekű vasútvonal történetét. A levéltári kutatások által sikerült megvilágítani a vasútvonalak megvalósításának szakaszait, a háttérben meghúzódó érdekkonfliktusokat, egyeztetéseket, a néha egymásnak feszülő helyi és állami érdekeket. A történelem alakulásának fitoraként a disszertációm emléket is állít olyan csodálatos technikai megvalósításoknak, amelyek ma már nem léteznek, így például a két világháború következtében elpusztult Csíkszereda–Gyimes vonal műtárgyainak, a már megszüntetett Maros-Torda keskenyvágányú helyi érdekű vasútvonal

hálózatnak, vagy az egykori Háromszék vármegye (ma Kovászna megye) iparvasutainak.

A doktori disszertáció újszerűsége, hogy igyekszik megvilágítani a vasút társadalmi, gazdasági, morfológiai hatását egy adott térségben vagy településen. Ilyen jellegű részletes feldolgozásra mindeddig nem került sor.

Értekezésem remélhetőleg segítségére lehet mindazoknak akik Magyarország dualizmus kori gazdaság- társadalom és technika történetével foglalkoznak vagy az iránt érdeklődnek. Ugyanakkor eredményesen felhasználhatják azon történészek vagy lelkes tollforgatók, aki Székelyföld történetének vagy egy-egy település monográfiájának megírására törekednek. A vasút a 21. század hajnalán ismét reneszánszát éli, ezáltal ez a munka a történeti múlt felelevenítésével segítséget nyújthat a mai gazdasági szakemberek számára Székelyföld infrastrukturális problémáinak a megoldására, és talán sikerül felkelteni az érdeklődést a már megszüntetett, de még helyreállítható keskenyvágányú vasutak iránt, amelyek hozzájárulhatnának a helyi turizmus fellendítéséhez.

V. Publikációk a disszertáció témakörében

Tanulmányok:

- A székelyföldi vasúthálózat kiépítése. In: *Fejedelmek-Forradalmak-Vasutak. Tanulmányok Erdély történetéből.* (szerk. Takács Péter) Debrecen, 2000, Erdély Történeti Alapítvány és a KLTE Történelmi Intézet. 291–340.
- Az 1902-es tusnádi székely kongresszus és a székely kivándorlás kérdése. In: *Areopolisz. Történeti és társadalomtudományi tanulmányok. I.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2001, Litera Könyvkiadó. 51–67.
- Udvarhelyszéki országgyűlési választások a XX. század elején. In: *Areopolisz. Történeti és társadalomtudományi tanulmányok II.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2002, Litera Könyvkiadó. 29–52.
- Vasútvonal tervek és építkezések Székelyföldön 1880–1895 között. In: *Areopolisz. Történeti és társadalomtudományi tanulmányok V.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolumbán Zsuzsánna – Róth András Lajos) Csíkszereda, 2006, Hargita Kiadóhivatal. 201–230.
- Vasútvonaltervek és -építkezések Csík vármegyében a dualizmus korában. In: *A Csíki Székely Múzeum Évkönyve 2005.*

Társadalom-és Humántudományok. (főszerk. Murányi János)
Csíkszereda, 2006, Csíki Székely Múzeum. 59–82.

– Gidó Csaba – László Márton: Észak-Erdély és Magyarország
1940. évi gazdasági fejlettségének összehasonlítása. In: *Limes,*
2006. 2. *Tudományos Szemle Észak-Erdély 1940–1944.* (szerk.
Bárdi Nándor) 19–41.

– Székelyföldi városok vasútforgalmi vonzaskörzete a XIX.
század végén. In: *Areopolisz. Történeti és társadalomtudományi*
tanulmányok VI. (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolumbán
Zsuzsánna – Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2006,
Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 113–133.

– Marosvásárhely gazdasági vonzaskörzete a vasútforgalom
szempontjából a 19. század utolsó évtizedében. In:
Marosvásárhely történetéből 2. Új és legújabbkori tanulmányok.
(Összeállította Pál-Antal Sándor – Novák Csaba Zoltán)
Marosvásárhely, 2007, Mentor Kiadó. 55–69.

– A kis-Küküllő-völgyi vasút a Monarchia korában. In:
Areopolisz. Történeti és társadalomtudományi tanulmányok VII.
(szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolumbán Zsuzsánna – Róth
András Lajos) Székelyudvarhely, 2007, Udvarhelyszék Kulturális
Egyesület. 178–210.

– A vasút szerepe Csíkszereda város fejlődésében a 19–20.
század fordulóján. In: *A Csíki Székely Múzeum Évkönyve 2007–*

2008 *Művelődéstörténet*. (szerk. Murányi János) Csíkszereda, 2008. Csíki Székely Múzeum – Pro-Print Kiadó. 115–130.

– A maros-tordai helyi érdekű keskenyvágányú vasút. In: *Areopolisz. Történeti és társadalomtudományi tanulmányok. VIII.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolombán Zsuzsánna – Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2008, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 133–154.

– A MÁV építkezései Székelyföldön a Monarchia korában. In: *Székelyföld*, 2008 XII. évf. 12. szám. 63–101.

– Az erdélyi vasúthálózat kialakulása és gazdasági hatásai a kezdetektől az első világháborúig. In: „*Társadalom és gazdaság-új trendek és kihívások*” (szerk. Kovács Beatrix) Baja, 2008, Eötvös József Főiskola. 317–321.

– Vasútállomás, mint a város kapuja. Marosvásárhely és a Magyar Keleti Vasút. In: *Tradíció és modernizáció a XVIII–XX. században*. (szerk. Bodnár Erzsébet-Demeter Gábor), Budapest, 2008, Hungarovox. 105–115.

– Vasútépítő munkások és vállalkozók Székelyföldön. In: *Areopolisz. Történeti és társadalomtudományi tanulmányok. X.* (szerk. Hermann Gusztáv Mihály – Kolombán Zsuzsánna – Róth András Lajos) Székelyudvarhely, 2010, Udvarhelyszék Kulturális Egyesület. 141–158.

Recenziók:

- A Székely Kongresszus száz év távlatából. In: *Székelyföld*, 2001. V. évf. 10. 139–155.
- Polgárosodás és mentalitás a dualizmus kori román publicisztika tükrében (Ábrahám Barna: Az erdélyi románság polgárosodása a 19. század második felében). In: *Székelyföld*, 2005. IX. évf. 10. 156–160.
- The Process of Embourgeoisment among the Romanians from Transylvania in the 2nd Half of the 19th Century. (Ábrahám Barna: Az erdélyi románság polgárosodása a 19. század második felében.) In: *Colloquia. Journal of Central European History*. Volume XII, no. 1-2, 2005. 277–280.
- A gőzmozdony diadala a Kárpát-medencében. In: *Korunk*. Harmadik évfolyam. XXII/2. 2011. Február. 111–114.

Publicisztika:

- Székely kivándorlás a Román királyságba a dualizmus korában. In: *Kapu*, 1998. 4. 38–40.
- Egy iparág kezdete, XVII–XIX. század. A székelyföldi erdőkitermelés, valamint a faipar múltja és jelene. In: *Intarzia* VII. évf. 2003. 1–5. sz.

– Az 1902-es tusnádi kongresszus és a székely kivándorlás. In:
<http://multikult.transindex.ro/?cikk=12430>. 2010.09.11.

Konferenciák, előadások a disszertáció témakörében:

2004: – RODOSZ V. Tudományos Konferencia, Kolozsvár.
(április 2–3.)

Előadás: *Vasút, mint modernizációs tényező Székelyföldön
a dualizmus korában*

– Magyar Tudomány Napja Erdélyben, Erdélyi Múzeum
Egyesület Tudományos Konferencia, Kolozsvár
(november 20.)

Előadás: *Vasútvonal tervek a dualizmus kori
Székelyföldön*

2005: – Erdélyi Múzeum Egyesület Bölcsészet-, Nyelv- és
Történelemtudományi Szakosztály Vándorgyűlése,
Székelyudvarhely. (június 3–4.)

Előadás: *Ugron Gábor és a „Székely Vasút”*

2006: – RODOSZ VII. Tudományos Konferencia, Kolozsvár (április 7–8.)

Előadás: *Vasútállomás a város kapuja. A Magyar Keleti Vasút és Marosvásárhely*

2007: – Kelemen Lajos Emlékkonferencia, Marosvásárhely

Előadás: *Infrastrukturális fejlesztések Marosvásárhelyen a 19. sz. második felében*

– Magyar Tudomány Napja Tudományos Konferencia, Székelyudvarhely (november 9–10.)

Előadás: *A személyforgalom forradalma Székelyföldön a XIX. században*

2008: – „Társadalom és Gazdaság – új trendek és kihívások” című nemzetközi tudományos konferencia. Baja (szeptember 19.)

Előadás: *Az erdélyi vasúthálózat kialakulása és gazdasági kihatásai a kezdetektől az első világháborúig*

2011: – VII. Nemzetközi Hungarológiai Kongresszus, Kolozsvár (augusztus 22–27.)

Előadás: *Vállalkozók, mérnökök, munkások a székelyföldi vasútépítkezéseken (1868–1915)*