



PROIECT FINANȚAT DE
UNIUNEA EUROPEANĂ



COMPLEXUL MUZEAL ARAD



BÉKÉS MEGYEI MÚZEUMOK
IGAZGATÓSÁGA



**GĂRI ȘI TRADIȚII POPULARE
TRASEE CULTURALE TRANSFRONTALIERE
PE CALEA FERATĂ**

**RAILWAY STATION AND FOLK TRADITIONS
CROSSBORDER CULTURAL ROUTS ON THE RAILWAY**

**VASÚTÁLLOMÁSOK ÉS NÉPHAGYOMÁNYOK
HATÁRON ÁTIVELŐ VASUTI KULTURÁLIS UTAZÁSOK**

Arad - 2005

<https://biblioteca-digitala.ro>



COMPLEXUL MUZEAL ARAD



BÉKÉS MEGYEI MÚZEUMOK
IGAZGATÓSÁGA

**GĂRI ȘI TRADIȚII POPULARE
TRASEE CULTURALE TRANSFRONTALIERE
PE CALEA FERATĂ**

**RAILWAY STATION AND FOLK TRADITIONS
CROSSBORDER CULTURAL ROUTS ON THE RAILWAY**

**VASÚTÁLLOMÁSOK ÉS NÉPHAGYOMÁNYOK
HATÁRON ÁTÍVELŐ VASUTI KULTURÁLIS UTAZÁSOK**

Arad - 2005

Autorii : Sorin Sabău, Elena Csobai
Authors:
Szerzők

Traducere: Corina Sabău, Emilia Martin
Translation:
Fordítás

Fotografii:
Photos:
Fotók

Ando György, Elena Rodica Colta, Gabriel Hălmăgean, Florin Hornoiu, Emilia Martin, Sorin Sabău, Michael Szellner

Redactor responsabil: Elena Rodica Colta
Editor in charge:
Szerkesztő:

Descoperite în prima jumătate a secolului al XIX-lea, căile ferate au creat o adevărată revoluție pentru transportul terestru. Marea importanță și succesul ușor de prevăzut pe care, în viitor, îl va avea această descoperire tehnică, au făcut ca guvernele statelor din acea perioadă să aloce sume tot mai mari pentru construirea de căi ferate. În scurt timp drumul de fier va lega capitale și orașe importante, va străbate o serie de localități, va traversa câmpii, dealuri, munți, păduri și cursuri de ape.

A fost, fără îndoială, una dintre cele mai remarcabile descoperiri ale umanității. Pe drept cuvânt se poate spune că trenul și calea ferată au fost emblema secolului al XIX-lea. Personalitatea acestui mijloc de transport a rămas neștirbită și în secolul următor chiar dacă, după cel de-al doilea război mondial, pentru o scurtă perioadă de timp, s-a crezut că sistemul de transport feroviar va înregistra un regres fiind concurat de sistemul de transport auto. Nu a fost însă așa. Bătrânul tren a ieșit învingător din această competiție demonstrând clar că este cel mai comod, convenabil, sigur și ieftin mijloc de transport. Mai mult decât atât, el are în spate o bogată istorie de care este legată dezvoltarea economică a unor orașe sau chiar apariția altora noi. De remarcat este și faptul că, pe lângă funcțiile de bază, pe care le-a avut de la început, și anume transportul de marfă și de călători, în prezent se poate vorbi și de o nouă orientare: turismul pe calea ferată.

Albumul de față își propune să prezinte publicului larg câteva tronsoane de cale ferată din județele Arad și Békés cu cele mai importante gări de pe aceste trasee (Békéscsaba-Arad ; Arad - Șiria - Pâncota - Ineu - Gurahonț - Hălmațiu ; Sântana - Grăniceri - Elek - Kétegyháza; Tótkomlós - Orosháza-Mezőhégyes) precum și un scurt istoric al acestora. În același timp acest album se dorește o invitație la turism pe calea ferată.

Vestea apariției căii ferate și a locomotivei cu aburi la începutul secolului al XIX-lea în Anglia, Germania și Franța s-a răspândit cu iuțeală în întreaga Europă. La scurt timp, și pe teritoriul Imperiului Habsburgic au început lucrări de construire a căii ferate. Cum e și firesc s-a căutat ca în primul rând să se unească marile orșe ale imperiului cu capitala Viena, iar apoi s-a trecut și la construirea de linii secundare, care făceau legătura cu principalele tronsoane.

Tronsonul Békéscsaba - Arad

Tronsonul Békéscsaba-Arad face parte din traseul mai lung de cale ferată care unea Budapesta cu Aradul.

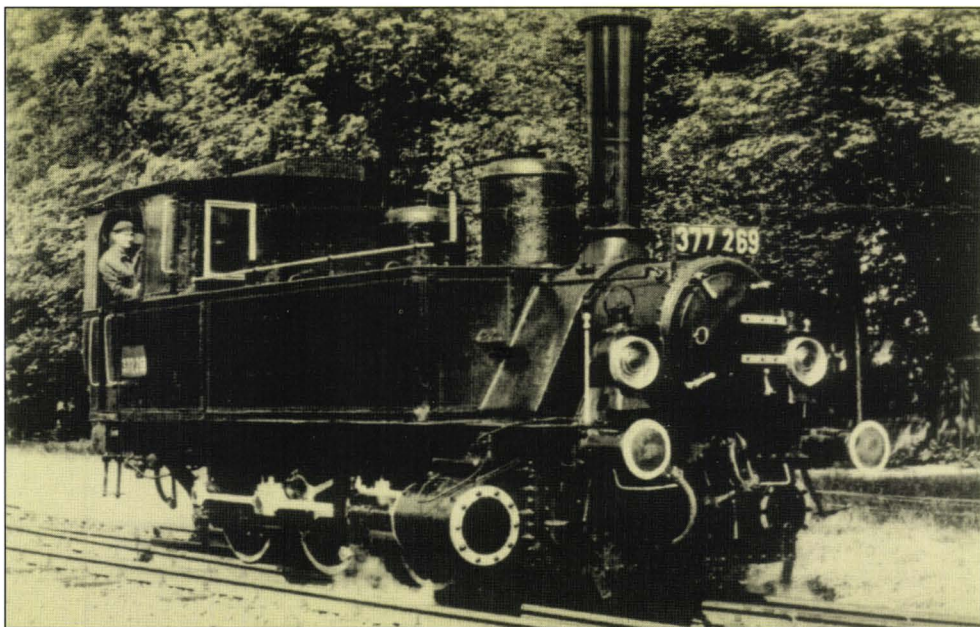
Pentru ca linia să treacă pe aici, autoritățile locale din Békéscsaba au manifestat un viu interes și au depus eforturi remarcabile. Astfel, încă din 1874, conucerea orașului a oferit Societății Centrale a Căilor Ferate o parte proporțională a cheltuielilor de evaluare și expropriere, în cazul construirii liniei Budapesta-Arad. Dar abia după ce, în 1856, s-a înființat societatea de cale ferată "Császári, kiralyi, Szabad Tiszavidéki vasuti részvénytársaság." au

pornit lucrările la construcția liniei. Inițial, conform planurilor originale, linia de cale ferată ocolea Békéscsaba, dar la insistențele orașenilor planul a fost modificat. Au contribuit la aceasta și ofertele și donațiile pe care locuitorii din Békéscsaba le-au făcut. De exemplu, doar pentru construirea gării ei au oferit 5 000 000 de cărămizi.

Efortul lor a fost încununat de succes la 25 octombrie 1858, când linia Szolnok-Békéscsaba-Arad a fost dată în folosință. Tot la cea dată au fost terminate și lucrările la gările din Békéscsaba și Arad.

Chiar dacă la vremea respectivă condițiile de transport erau precare, avantajele pe care le oferea calea ferată au fost nenumărate. O descriere a primelor trenuri s-a păstrat în județul Békés, într-un manuscris din 1930 al inginerul de căi ferate Adám Achim Gusztáv:

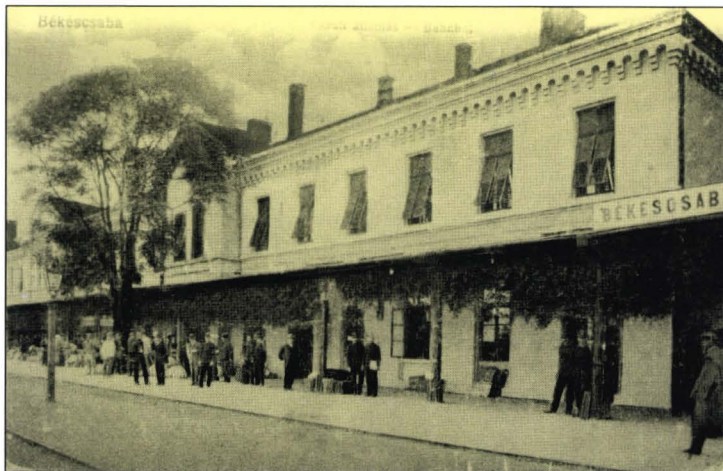
"Generația de azi nici nu știe cum erau călătoriile în vremea aceea. În gări se găseau numai încăperile elementare. Vagoanele de clasa I erau vopsite galben deschis, cele de clasa a II-a verde, iar cele de clasa a III-a brun roșcat. Vagoanele de clasa a IV-a au fost introduse mai târziu, pentru o perioadă scurtă de timp, fiind vagoane de mărfuri adaptate transportului de persoane. Pentru iluminat se foloseau lămpi cu petrol agățate în tavan. Controlorul traversa compartimentele vagoanelor în timpul mersului pe o scândură dispusă lateral, în afara vagoanelor, expus pericolului de a cădea, precum și intemperiiilor. Toate neplăcerile cauzate de deschiderea ușilor, mai ales iarna și noaptea, trebuiau răbdate de către călători. Încălzirea se făcea prin intermediul unor cutii de tablă lunguiețe, umplute în gările mari cu apă fierbinte și așezate pe băncile compartimentelor în locul celor care între timp se răciseră. Chiar și așa s-au înregistrat numeroase cazuri de degerare cauzate de călătoriile pe timp de iarnă. În tren, toaletă exista doar în vagonul destinat bagajelor".



Locomotivă cu abur (sec.XIX)
Railway steam engine (XIX century)
Gőzmozdony (XIX. sz.)

Construcția liniei Szolnok-Békéscsaba-Arad a dus la o spectaculoasă dezvoltare economică a orașelor Békéscsaba și Arad, și, firesc, la creșterea numărului de garnituri de trenuri de marfă și de călători în stațiile respective.

Odată cu sporire traficului, gara din Békéscsaba a trebuit extinsă, lucru realizat între anii 1905-1906. La fel s-a întâmplat și la Arad, unde în anul 1910 a fost inaugurată noua gară, executată în stilul secesion al epocii.



Gara din Békéscsaba. Peron (sf.sec.XIX)
Bekescsaba Station. The platform (end of the XIX century)
A békéscsabai vasútállomás peronja (XIX. sz. vége)

După anul 1918, când s-a fixat frontiera între statele român și maghar, pe tronsonul Arad-Békéscsaba gările Curtici (pentru România) și Lököshaza (pentru Ungaria) au devenit gări de frontieră.



Trafic de marfă în Békéscsaba
Ware traffic in Békéscsaba
Áruszállítás. Békéscsaba

Între anii 1932-1933 gara din Békéscsaba a fost reconstruită, după planurile Direcțiunii Oficiului de Construcții. Lucrările la clădire au fost câștigate de inginerul Lipták János, care a ținut cont în proiectul său că, traficul însemnat de persoane necesită realizarea unor ample spații interioare. Bombardamentele din cel de-al doilea război mondial au produs distrugerii importante atât gării din Bekescsaba cât și celei din Arad. Ambele au fost deteriorate în anul 1944. Renovarea completă a gării din Békéscsaba a început în anul 1969 și a fost finalizată în anul 1974. Gara din Arad a suferit cu ocazia reparațiilor din perioada comunistă (1963) unele intervenții. Astfel pe pereții din holul mare au fost aplicate mai multe basoreliefuluri cu scene de muncă, executate în maniera realismului sovietic. În prezent clădirea se află în proces de restaurare.

Cunoscută astăzi sub denumirea de „linia Bradului”, calea ferată Arad Brad traversează județul de la un capăt la altul șerpuiind prin Câmpia de Vest apoi printr-o parte a Podgoriei, iar de la Ineu până la Brad urmează cursul Văii Crișului Alb.

Ideea înființării acestei linii a aparținut fostului prefect al Aradului, Atzél Péter, care în deceniul șase al secolului al XIX-lea a dorit să se construiască o cale ferată în lungime de 350 km, care să pornească de la Arad, să urmeze Valea Crișului Alb, să străbată apoi crestele Munților Metaliferi și să ajungă la Turda, unde să facă joncțiunea cu calea ferată din Transilvania.

Inițiativa sa nu a avut însă succes, proiectul reducându-se doar la tronsonul de calea ferată „ Arad - Valea Crișului Alb”. Însă și aceasta a fost foarte importantă pentru dezvoltarea economică a regiunii, deoarece făcea legătura între zona muntoasă și zona de câmpie a județului Arad. Datorită prezenței acestei linii în regiune s-a putut exploata mult mai ușor și mai economic pădurile și bogățiile subsolului și solului din Valea Crișului Alb.



Vechea gară din Arad (1858)
The old station from Arad (1858)
A régi vasútállomás Aradon (1858)

Primul pas făcut în vederea realizării acestui proiect a fost adunarea de semnături și contribuții. Cei mai receptivi, dar care aveau și interesele cele mai mari în construirea acestei căi ferate, au fost marii moșieri și proprietari de păduri din zonă: Boros Bénéamin, contele Wenckheim Frigyes, Hollaky Anton, Potoszky, Zselénski, care s-au înscris cu suma de 565,800 forinți. Au contribuit însă și cele 31 de comune, prin care urma să treacă linia, precum și diferiți intelectuali din Arad.

Interesul tuturor era ca această construcție sa se facă cu cheltuieli cât mai mici. O mare problemă a fost însă găsirea unor ingineri de cale ferată în țară. Aducerea unui expert străin ar fi costat foarte mult. Ca urmare, în anul 1873, proprietarul de păduri Boros Bénéamin din județul Arad, care era și inginer de profesie, face un proiect pentru calea ferată Arad-Valea Crișului Alb. Proiectul a fost publicat în 1874 și a fost unul de referință atât pentru Calea Ferată Arad-Valea Crișului Alb cât și pentru celelalte linii de cale ferată din Ungaria, printre altele și pentru că era deosebit de ieftin și profitabil. Proiectul este trimis la guvern, unde, după ce a întâmpinat unele greutăți, a primit în data de 24 mai 1875 aviz favorabil, fiind înmânat prefectului Aradului, Atzél Péter personal.

Încă de la începutul anului 1875, marii proprietari din Arad, comunele prin care urma să treacă calea ferată, diferiți intelectuali au pus bazele Societății Căii Ferate Arad-Valea Crișului Alb, cu sediul în Arad. Ea va obține de la Parlamentul din Budapesta concesiunea nr. 75/XLIV pentru construcția unei căi ferate simple, normale, de la Arad la Brad, cu o ramură de la Ineu la Cermei.

Între anii 1876-1881, Societatea Căii Ferate Arad-Valea Crișului Alb a construit 91 de km din calea ferată Arad-Brad. Au existat trei etape: 1) tronsonul Arad-Seleuș (45 km), inaugurat la 8 februarie 1877; 2) tronsonul Seleuș-Ineu (18 km), inaugurat la 10 mai 1877; 3) tronsonul Ineu-Sebiș (28 km), inaugurat la 25 septembrie 1881.

După 1881, pentru o perioadă, din cauza problemelor financiare cu care s-a confruntat Societatea Căii Ferate Arad-Valea Crișului, lucrările au stagnat. Soluția a venit în anul 1884, când această societate a fuzionat cu Societatea Căii Ferate Arad-Cenad, unindu-și resursele financiare, sub denumirea de Societatea Căilor Ferate Unite Arad-Cenad, cu sediul în Arad.

Ultimii 76 de km au fost construiți între anii 1888-1895 tot în trei etape: 1) linia Sebiș-Romanița, inaugurată la 18 decembrie 1889; 2) linia Romanița-Ocișor, inaugurată la 7 noiembrie 1895; 3) linia Ocișor-Brad, inaugurată la 6 decembrie 1895.

În final, calea ferată Arad-Brad s-a întins pe 167 de km și a avut 37 de stații, dotate cu clădiri de călători, birouri de mișcare, cabine de acari și instalații de telegraf tip Morse.

Începând din anul 1896 și până la 1 ianuarie 1923 exploatarea liniei aparținut Societății Căilor Ferate Unite Arad-Cenad, iar din 1923 ea a trecut în exploatarea administrației CFR.

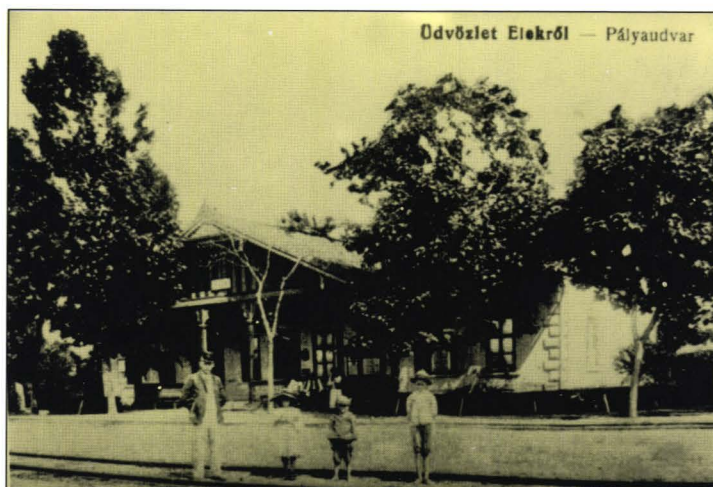
În prezent, pe calea ferată Arad-Brad circulă 6 garnituri de tren de persoane. De remarcat este faptul că a fost recondiționat și pus în funcțiune automotorul Astra, construit la fabrica de vagoane Astra din Arad între anii 1936-1938. Viteza de 110 km pe care o poate atinge acest tren și forma sa aerodinamică, îi conferă o deosebită eleganță și acum, făcându-l un punct de atracție pentru cei care doresc să viziteze cu trenul pitoreasca Vale a Crișului Alb.

Tronsonul Kétegyháza - Sântana

În vreme ce Societatea de Cale Ferată Arad - Valea Crișului Alb dădea în anul 1881 în funcțiune o parte din tronsonul de cale ferată Arad-Brad, Societatea Căilor Ferate Arad-Cenad începea și ea construcția unei căi ferate de interes local pe ruta Sântana - Chișineu Criș - Otlaca(Grăniceri)-Elek (Aletea)- Kétegyháza. Scopul acestei linii a fost acela de a micșora transportul de la Brad la Budapesta cu 15 km, fără a se mai intra în Arad, și de a racorda la calea ferată comunele bogate din zonă.

Construcția efectivă a liniei a început în anul 1882 și s-a încheiat în 1887. Au existat două etape de construcție: 1) 1882-1884 tronsonul Kétegyháza-Chișineu Criș (Pădureni, Ardeal) în lungime de 27 km inaugurat la 1 ianuarie 1884 și 2) 1884-1887 tronsonul Chișineu Criș-Sântana, în lungime de 23 km, inaugurat la 25 decembrie 1887. Lucrările au fost începute de Societatea Căilor Ferate Arad-Cenad, apoi după fuzionarea din 1884 cu Societatea Căilor Ferate Arad-Valea Crișului au fost terminate de Societatea Anonimă a Căilor Ferate Unite Arad-Cenad. Traseul avea o lungime de 50 km iar stațiile erau dotate cu clădiri pentru călători, birouri de mișcare, cabine pentru acari și instalații de telegraf de tip Morse.

După anul 1918, în baza convențiilor încheiate, în anii 1920-1921, de statul român și cel maghiar, trenurile au încetat să mai circule între Otlaca (Grăniceri) și Elek (Aletea), devenite localități de frontieră. La 1 februarie 1923 calea ferată Grăniceri-Sântana cu o lungime de 39 km a trecut de la Societatea Anonimă a Căilor Ferate Unite Arad-Cenad în administrația CFR.



Gara din Elek (sf. sec.XIX)
Elek station (end of the XIX century)
Az eleki vasútállomás (XIX. sz. vége)

Până în 1973, când linia a fost scoasă din uz, iar gara din Elek desființată, trenul a continuat să circule între Kétegyháza și Elek. În prezent mai funcționează doar calea ferată Sântana-Grăniceri (Otlaca).

Tronsonul Szarvas - Orosháza - Tótkomlós - Mezöhegyes

Despre construirea liniei de cale ferată dintre Szarvas și Orosháza s-a vorbit încă din 1871, însă traseul a fost definitivat abia în 1872. Proiectarea liniei, care să unească localitățile Szarvas-Orosháza-Tótkomlós-Mezöhegyes, a început în anul 1886, iar construirea propriu-zisă din anul 1892. Sprijinul financiar pentru construirea acestei căi ferate a venit din partea județului Békés, care a oferit suma de 400 000 forinți. Au mai contribuit și localitățile prin care urma să treacă calea ferată. Astfel, în cadrul ședinței de consiliu din 2 decembrie 1890, localitatea Tótkomlós a aprobat plata sumei de 100 000 de forinți. Calea ferată și clădirea gării de aici au fost inaugurate în cadrul festiv la 20 octombrie 1893. Prin această cale ferată, Tótkomlósul și-a creat, în ceea ce privește traficul, legături deopotrivă cu centrele mai apropiate, cât și cu cele mai depărtate.

La 23 noiembrie linia Szarvas-Mezöhegyes era terminată. După inaugurarea acestui tronson, la gara din Orosháza au fost atașate trei linii noi de interes local: Orosháza-Mezöhegyes, Orosháza-Szentes, Orosháza-Mezötúr.

Fiind o localitate agricolă importantă, prin gara din Orosháza s-a desfășurat un trafic de mărfuri și un tranzit de persoane intens. Clădirea gării, care funcționează și astăzi, s-a construit în anul 1890. Fațada actuală cu aspect de cărămidă a fost schimbată în urma renovărilor finalizate în anul 1996.

The railway was discovered in the first half of the XIX century and it was a great achievement for the terrestrial transport. Because of its great importance at that time, the governments were willing to offer a lot of money for building the railways. In a very short time the railways became to connect important capitals and cities of the world and also to cross a lot of fields, woods, mountains and rivers.

The railway was no doubt one of the most important discoveries of the world. One can say that the train and railways was the emblem of the XIX century. There were beliefs that after the Second World War the railways could be competed by cars, but the personality of this vehicle was very strong even in following century. The train was once again the winner in this competition and it proved to be the most comfortable, secure and cheapest way of transport. The railway has a long history and it has a benefic influence on economy and in the appearance of some important cities. In the present the railway is used for people transport, ware transport but it also has a new orientation, the tourism on the railway.

This photo album wants to present a few important railways from Arad and Békés with the most important stations (Hălmaġiu, Gurahonț, Ineu, Pâncota, Șiria, Sântana, Grăniceri, Arad, Elek, Békéscsaba, Oroszháza, Tótkomlós) and a short part of their history. We also want to invite you into a journey on the railway.

The news of the railway and of the steam railway engine appearance in 1840 in England, Germany and France was very quickly spread in the whole Europe. In a very short time after that in Hapsburg Empire is beginning the construction of railways. First the railway connected the capital Viena with the biggest towns from the Empire and then followed the construction of the secondary railways that connected the main railways from the Empire.

Békéscsaba - Arad Railway

Békéscsaba-Arad Railway is a railway that belongs to the longest way of connection between Budapest and Arad.

In order to set the railway in this place the local authorities from Békéscsaba made a huge effort and they were very interested about this problem. In 1874 the local authorities from Békéscsaba offered a lot of money to Central Society of Railways so that the railway Budapest-Arad could be built. The beginning of the railway construction was in 1856 when The Royal Society Tiszvideki was founded. First the railway rounded Békéscsaba, but after the citizens demanding the plan of the railway was modified. For the construction of the station from Békéscsaba the citizens offered 5 000 000 of bricks. Their effort was rewarded in 25th of October when the railway Szolnok-Békéscsaba-Arad was finished.

Even though in that time the conditions were very modest, the

advantages that the railway had offered were all in the people benefit. A great evidence about the railway from Békés was found into a manuscript written by the engineer Adam Achim Gustav in 1830: "Young people don't know how the travel was in the past. In the stations there were only the elementary rooms. The first class wagons were yellow painted, second class wagons were green painted and third class wagons were brown painted. The fourth class wagons were introduced lately for a short period of time and they were ware wagons transformed into travel wagons. The light was made by some patrol lamps hung in the ceiling. The conductor was crossing the wagons compartments during the journey on a board put outside along the wagons and therefore he was always in danger to fall. The travelers were forced to endure the doors opening at nights and when the weather was bad. The heating was made with the help of some long iron boxes filled with boiled water and put on the benches in compartments replacing the iron boxes that were frozen. Even though the heating existed a lot of travelers arrived at their destination with the feet frozen. There even was a toilet in the train but it was in the language wagon."



Gara din Békéscsaba. Peron
Békéscsaba station. The platform
A békéscsabai vasútállomás peronja

The construction of this railway helped very much the development of the economy from both cities but it also helped to increase the number of the trains for ware and travelers from those stations. Once the traffic was bigger Békéscsaba station needed to become larger and that happened during 1905-1906. The same thing happened in Arad when a new station was opened in 1910.

After 1918 when the border was outlined between Romania and Hungary on the Békéscsaba-Arad Railway two stations Curtici (for Romania) and Lököshaza (for Hungary) became border stations.

Between 1932 and 1933 Békéscsaba station is reconstructed following the plans of the High Constructions Office. The reconstruction work of the station building was won by engineer Lipták János who realized that because of the intense traffic he had to build large rooms. The air raids from The Second World War brought important damages to both stations Arad and Békéscsaba. They were both destroyed in 1944. The complete restoration of Békéscsaba station began in 1969 and it was finished in 1974. The restoration of Arad station is proceeding.



Gara din Békéscsaba. Vedere dinspre oraş
Bekescsaba station. View from the city
A békécsabai vasútállomás város felőli oldala

Arad - Sântana - Pâncota - Gurahonţ - Hălmagiu - Brad Railway

The railway Arad-Brad very known as Brad Railway, crosses Arad district trough West Field, then it goes to a short part of the vineyard and after that, from Ineu to Brad, it follows the river White Criş.

The idea of having this Brad Railway belonged to Atzél Péter a local authority from Arad who in XIX century needed a railway of 350 km long. This railway was supposed to start from Arad to follow the river White Criş, to pierce The Metaliferi Mountains and to reach Turda where it should have joined the railway from Transilvania. His project was not successfully and it became only a simple railway along river White Criş. This railway proved to be very necessary for the economic development of our district Arad because it connected the mountains regions with field region. Because of this railway the exploitation of wood and iron from these regions became easier.

The first step in the construction of this railway was to bring some contributions and signatures. The people who were more interested in the railway construction were the owners of woods from the region: Boros Bénéiamin, count Weinckheim, Hollaky Anton, Potoszckz, Zselénky. But also an important contribution for the railway construction was brought by the localities along the railway and many intellectuals from Arad.



Gara nouă din Arad(1910)
The new station from Arad(1910)
Az új vasútállomás Aradon (1910)

The interest was that the railway should be done with low costs. A big problem proved to be the absence of railway engineers in the country. A foreign engineer could have cost a lot of money. In 1873 the wood owner Boros Benjamin from Arad who was an engineer made a plan for Arad-Valley of White Cris railway. The project was published in 1874 and it is a base for Arad-Valley of White Cris railway and for all the other railways from Hungary because it was very cheap and easy to make. The project was sent to the government and after a few difficulties it was approved in 24 may 1875 and it was given to local authority Atzél Péter.

At the beginning of 1875, the owners from the localities where the railway was about to be built together with a few intellectuals created in Arad the Society of the Railways Arad-Valley of White Cris. This society obtained from the Hungarian Parliament an approval nr.75/XLIV for the construction of a simple railway Arad-Brad with a branch from Ineu to Cermei.

Between 1876 and 1881 The Society of Railways Arad-Valley of White Cris built 91 km of railway Arad-Brad. There were three stages of this construction: 1.) Arad -Seleuş railway (45 km) opened on the 8th of February in 1877; 2.) Seleuş-Ineu railway (18 km) opened on 10th of May in 1877; 3.) Ineu-Sebiş railway (28 km) opened on 25th of September 1881.

For a short period of time the construction stopped because the Society of Railways Arad-Valley of White Cris was having problems. In 1884 the society merged with the Society of Railways Arad-Cenad and it became the Society of United Railways Arad-Cenad with the headquarters in Arad.

The last 76 km were built between 1888 and 1895 in three stages: 1.) Sebis-Romanita railway opened on 18th of December 1889; 2.) Romaniţa-Ocişor railway opened on 7th of November 1895; 3.) Ocişor-Brad railway opened on 6th of December 1895.

At the end of construction Arad-Brad railway had 167 km and 37 stations equipped with buildings for travelers, offices, cabins for pointsmen and installations for Morse telegraph.

From 1896 till the 1st of January 1923 the railway Arad-Brad belonged to the Society of United Railways Arad-Cenad, but from 1923 the railway became the property of CFR. Nowadays on Arad-Brad railway are traveling 6 slow trains. An old train built at Astra Arad between 1936 and 1938 was reconditioned and is now traveling on the Arad-Brad railway. This old train has a beautiful appearance and it is a real attraction for those who want to visit the beautiful Valley of River White Cris, its speed is about 110 km /h.



Hălmeagiu. Hotel Central
Hălmeagiu. Hotel Central
Nagyhalmágy, Central Hotel

Kétegyháza - Sântana Railway

In 1881 after the construction of Arad-Brad railway, the Society of Railways Arad-Cenad began to build a new railway for the local benefit from Sântana-Chișineu Criș- Otlaca (Grăniceri)- Elek (Aletea)-Kétegyháza. The purpose of this new railway was to reduce the distance between Brad and Budapest with 15 km by avoiding Arad station and to give a chance to the rich localities from Arad to travel easier.

The construction of this railway began in 1882 and it was finished in 1887. There were two stages of construction: 1.) 1882-1884 Kétegyháza-Chișineu Criș (Pădureni Ardeal) railway 27 km opened on the 1st of January 1884; 2.) 1884-1887 Chișineu Criș-Sântana railway 23 km opened on 25th of December 1887. The construction was made by the Society of Railways Arad-Cenad, but after the union with the Society of Railways Arad- Valley of White Cris from 1884, the railway was finished by the Anonymous Society of United Railways Arad-Cenad. The railway was 50 km long and the stations were equipped with buildings for travelers, offices, cabins for pointsmen and installations for Morse telegraph.

After 1918 when the border between Romania and Hungary was clarified, Otlaca station (Grăniceri-Romania) and Elek station (Aletea-Hungary) became border stations. The trains stopped to travel from Otlaca (Grăniceri) to Elek (Aletea).

Between 1920 and 1921 Otlaca(Grăniceri)-Kétegyháza railway 11 km long was canceled because of some documents signed by both states Romania and Hungary. In 1st of February 1923 Grăniceri-Sântana railway of 39 km long that belonged to Anonymous Society of United Railways Arad-Cenad was taken by CFR.

Nowadays Sântana-Grăniceri railway is still being used. The station from Elek was canceled in 1973.

Szarvas - Orosháza - Tótkomlós - Mezőhegyes Railway

The beginning of Szarvas-Oroshaza railway was in 1871, but the construction was finished in 1872. The project for Szarvas-Orosháza-Tótkomlós-Mezőhegyes railway began in 1886, but the construction began in 1892. The financial support came from the local authorities from Békés who offered 400 000 forint. Another financial support came from the local authorities where the railway was to be built. In the meeting from 2nd of December 1890, the local authorities from Tótkomlós approved to give 100 000 forint for the railway construction. The railway from Tótkomlós as well as the station building was opened with a welcome party at 20th of October 1893. Having this railway done Tótkomlós created a very important relationship with many other localities.

On the 23rd of November Szarvas-Mezőhegyes railway was finished. When this railway was opened, in Orosháza station were built another three new railways for the local interest: Orosháza-Mezőhegyes railway, Orosháza-Szentes railway, Orosháza-Mezőtúr railway.

Because of the great importance of this locality, Oroshaza station became a crowded station. The station building which is in good condition was built in 1890. The surface of the station has a brick shape and it was made in 1996 when the reconstruction was finished.

A vasút XIX. század eleji megjelenése forradalmasította a szárazföldi közlekedést. E technikai vívmány fontossága és előre látható sikere arra ösztönözte az akkori kormányokat, hogy egyre nagyobb összegeket fordítsanak a vasutak építésére. Rövid idő múlva, a vasút fővárosokat és fontos városokat köt össze, eljut számos településre, átkel alföldeken, dombokon, hegyeken, erdőkön, folyókon.

A vasút, minden kétséget kizáróan, az emberiség legkiemelkedőbb vívmánya. A vonat és a vasút a XIX. század jelkép értékű felfedezése. A második világháborút követő időszakban úgy tűnt, hogy a gépkocsikkal történő szállítás előretörése a vasúti közlekedés visszaesését fogja jelenteni. De nem így történt. A vonat nyert ebben a versenyben, mivel bebizonyosodott, hogy kényelmes, megbízható, biztonságos és olcsó szállítóeszköz. Sőt, történelme van, amelyhez városok gazdasági fellendülése, új városok keletkezése kötődik. Az eredeti, régi alapfunkciók, mint az áru- és személyszállítás, új szolgáltatással is bővültek, a vasúti turizmussal.

Az album megjelentetésének célja, hogy szélesebb tömegek számára megismerhetővé váljon néhány Arad és Békés megyei vasútvonal, ezeknek a vasútvonalaknak a fontosabb állomásai és ezek története (Békéscsaba - Arad; Arad - Világos - Pankota - Borosjenő - Honctő - Nagyhalmágy; Újszentanna - Otlaka - Elek - Kétegyháza; Tótkomlós - Orosháza - Mezöhegyes), valamint, hogy ösztönözze az olvasót a vasúti turizmusra.

Az Angliában, Németországban és Franciaországban bevált gőzvontatású vasút XIX. század eleji megjelenése követendő példa volt Európa többi országa, így az Osztrák-Magyar Monarchia számára is. Természetes volt, hogy az első vasútvonalak a nagyobb városok és Bécs között épültek meg és csak később került sor a fővonalakat összekötő szárnyvonalak kiépítésére.

A Békéscsaba - Arad vasútvonal

A Békéscsaba - Arad vasútvonal a leghosszabb a Budapest - Arad útvonalon. Békéscsaba vezetői mindent elkövettek annak érdekében, hogy a

vasút keresztülhaladjon a városon. Ezért 1847-ben, a Budapest - Arad vasútvonal megépítéséhez felajánlották a felmérési és kisajátítási költségek arányos részét a központi vasúttársaságnak. A munkálatok csak 1856-ban indultak meg, amikor megalakult a „Császári, királyi, szabad Tiszavidéki vasúti részvénytársaság”. Az eredeti tervek szerint a vasútvonal elkerülte volna Békéscsabát, azonban a csabaiak kezdeményezésére megváltoztatták terveket. A módosításhoz komoly felajánlásokat tettek, például az állomásépület létesítéséhez 5 000 000 téglát ajánlottak fel.

Erőfeszítéseiket siker koronázta, hiszen 1858. október 25-én megtörtént a Szolnok-Békéscsaba-Arad vasútvonal átadása. Ekkor fejeződtek be a békéscsabai és aradi vasútállomások építési munkálatai is.

Bár abban az időszakban a szállítási körülmények bizonytalanok voltak, a vasútnak számos előnye volt. Az első Békés megyei vonatok leírását Achim Adám Gusztáv vasúti mérnök 1930-ban kelt kéziratában olvashatjuk.

„A mai nemzedék nem is tudja, hogy milyen is volt az utazás abban az időben. Az állomásépületekben csak a legszükségesebb helyiségek voltak meg. Az I osztályú kocsik világos sárgára, a II osztályúak zöldre, a III osztályúak vörös barnára voltak mázolva. A IV osztályú kocsik később, rövid ideig voltak használatban teherkocsiból átalakítva. A személykocsi oldalajtós, szakaszos volt. Világításra a mennyezeten elhelyezett olaj lámpa szolgált. A jegyvizsgáló kalauz, „konduktor” a kocsi oldalán kívül elhelyezett futó deszkán járta be menet közben a kocsik minden szakaszát, kitéve a rossz időjárásnak és a leesés veszélyének. Az ajtónyitogatás minden kellemetlenségét, kivált télen és éjjel, az utasnak végig kellett szenvednie. A fűtés úgy történt, hogy egyes nagyobb állomásokon előre forró vízzel töltött hosszú, lapos bádoggal edényeket (amilyeneket a jég gyárakban láttunk) raktak a szakasz padolatára a már időközben kihűlt ilyenek helyére. Így is sok lábfagyás, meghülés volt a téli utazás következménye. Illemhely a vonaton csak a poggyász kocsiban volt. Az állomásra érkező vonatot a kapus harang kongatással jelezte. A vonatok tartózkodása az állomásokon elég hosszú. A beszállás a vonatba azonnal megkezdődött, amire a második csengetés is sürgősen figyelmeztetett. Végre a harmadik csengetésre, a kalauzok tiüklésére és a mozdony hosszú füttyölésére a vonat megindult. Ezzel megkezdődött a lazán összekötött kocsik dübörgése, rángatása, a kocsiban netalán még le nem ült utasok veszedelmére, amit a polcon elhelyezett poggyászok lezuhanása tett még kritikusabbá. A vonatok sebessége a mai vicinális vonatok sebességének felel meg.”

A Szolnok - Békéscsaba - Arad vasútvonal megépítése látványos gazdasági fejlődést eredményezett Békéscsaba és Arad vonatkozásában, nőtt

a teher- és személyszállító szerelvények száma.

A forgalom növekedése miatt a békéscsabai pályaudvart 1905-1906-ban többszörösére bővítették. Hasonlóan történt Aradon is, ahol 1910-ben adták át a szecessziós stílusban épült új állomásépületet.

Az 1918-as új államhatárok következtében az Arad - Békéscsaba vasútvonalon található romániai Kürtös és magyarországi Lökösháza határállomásokká váltak.

Az igazgatóság magasépítési osztálya tervei alapján 1932-33-ban felépült a ma is meglévő békéscsabai vasútállomás. A megbízást a kivitelezésre Lipták János építész nyerte el pályázat útján, aki a terv összeállításánál figyelembe vette, hogy a jelentős utasforgalom tágas belső terek kialakítását indokolja. A II. világháború bombázásai következtében jelentős károkat szenvedett mind a békéscsabai, mind pedig az aradi vasútállomás. A békéscsabainak a teljes felújítása 1969-ben kezdődött el és 1974-ben fejeződött be. Az aradi vasútállomást a kommunista éra idején, 1963-ban átalakították. A nagy várócsarnok falaira munkásjeleneteket ábrázoló féldomborművek kerültek. Az épület jelenleg renoválás alatt áll.

Az Arad - Újszentanna - Pankota - Honctő - Nagyhalmagy - Brád vasútvonal

A „brádi vonalként” ismert Arad - Brád vonal átszeli az egész megyét, áthalad a Nyugati Síkságon, Arad-hegyalja egy részén, majd Borosjenőtől Brádig a Fehér-Körös völgyén.

E vonal létesítésének ötlete Atzél Péter aradi prefektustól származik, aki az 1860-as években egy Aradtól a Fehér-Körös völgyén és az Érchegységen át Tordáig haladó vasútvonalat kívánt megépíttetni, amely Tordánál az erdélyi vasútvonalhoz csatlakozott volna. A kezdeményezés nem járt sikerrel, ugyanis csak az Arad - Fehér-Körös völgye vasútvonal épült meg, ami azonban nagyon fontos volt a régió gazdasági fejlődése szempontjából, hiszen összekötötte Arad megye hegy- és síkvidéki területeit. Ennek a vasútvonalnak köszönhetően könnyebb és gazdaságosabb lett az erdők és a Körös völgy kincseinek a kitermelése, szállítása.

A terv megvalósításának első lépéseként Atzél Péter aláírásokat és adományokat gyűjtött. Legnagyobb támogatói azok a birtokosok és erdőtulajdonosok voltak, akiknek érdekük volt a vasútvonal megépítése. Boros Benjámín, gróf Wenckheim Frigyes, Hollaky Anton, Potoszky, Zselénski 565 800 Ft-tal járultak hozzá a költségekhez, de támogatták a tervet aradi értelmiségiek is, valamint az a 31 település, amelyen a tervek szerint keresztülhalad majd a vasútvonal.

Minden támogató érdeke az volt, hogy minél kisebb költségen épüljön meg a vasútvonal. Az egyik legnagyobb problémát az jelentette, hogy az országon belül találjanak vasúti mérnököket, mivel az idegen szakemberek alkalmazása igen sokba került volna. 1873-ban, az erdőtulajdonos Boros Benjámint, aki egyben mérnök is volt, elkészítette az Arad - Fehér-Körös völgy vasútvonal tervét. Az 1874-ben megjelent projekt, az olcsóság és hasznosság elvének érvényesítése miatt, viszonyítási pontot jelentett mind az Arad - Fehér-Körös völgy, mind pedig Magyarország más vasútvonalai számára. A tervet eljuttatták a kormánynak. Atzél Péter aradi prefektus 1875. május 24-én személyesen vehette át a kedvező döntésről szóló értesítést.



Gara din Gurahont, 1932
Gurahont station. 1932
A honctői vasútállomás (1932)

Az aradi nagybirtokosok és értelmiségiek, valamint azok a települések, amelyeken a tervek szerint keresztülhalad a vasút, az 1875. év elején megalapították Arad székhellyel az Arad - Fehér-Körös völgy Vasúttársaságot. A vasúttársaság a budapesti Parlamenttől megkapta a



Gurahont, Vârful Cremenoasa
Gurahont, Cremenoasa top
Honctő, Cremenoasa Hegycsúcs

75/XLIV vasúti koncessziót egy Arad - Brád fővonal és egy Borosjenő Csermő szárnyvonal megépítésére.

1876-1881-ig az Arad - Fehér-Körös völgy Vasúttársaság 91 km-es pályát épített az Arad - Brád vasútvonalon. A pálya három szakaszban épült: 1. Arad - Csigérszőlős (45 km, 1877. február 8-án adták át), 2. Csigérszőlős-Borosjenő (18 km, 1877. május 10), 3. Borosjenő - Borossebes (28 km, 1881. szeptember 25.).

1881 után az Arad - Fehér-Körös völgy Vasúttársaság pénzügyi gondjai miatt egy ideig álltak a munkálatok. A megoldást az jelentette, hogy 1884-ben egyesült az Arad - Csanádi Vasúttársasággal, így Arad központtal létrejött az Arad - Csanádi Egyesült Vasúttársaság.

Az utolsó 76 km-es szakasz 1888-1895 között épült meg, szintén három lépcsőben: 1. Borossebes - Romanița (1889. december 18.), 2. Romanița - Ócsisor (1895. november 7.), 3. Ócsisor - Brád (1895. december 6.).

Végeredményben az Arad - Brád vasútvonal 167 km hosszan épült meg, 37, várótermekkel, forgalmi irodákkal, váltókezelő fülkékkel és Morze típusú távírókkal ellátott megállóhellyel. 1896-tól az Arad - Csanádi Egyesült Vasúttársasághoz tartozott, majd 1923. január 1-jétől átkerült a Román Államvasutakhoz.

Jelenleg hat személyvonat szerelvény közlekedik az Arad-Brád útvonalon. Említésre érdemes, hogy felújították, és újra pályára állították az Astra motorvonatot, amit 1936-38-ban gyártottak az aradi Astra vagongyárban. 110 km/órás sebessége, valamint aerodinamikus formája különleges eleganciát kölcsönöz ennek a vonattípusnak, valóságos látványosságot jelentve azok számára, akik vonattal szeretnék végigutazni a festői szépségű Fehér-Körös völgyét.

A Kétegyháza - Újszentanna vasútvonal

Míg az Arad - Fehér-Körös völgy Vasúttársaság 1881-ben átadta az Arad-Brád vasútvonalat, az Arad - Csanádi Vasúttársaság megkezdte a helyi érdekű Újszentanna - Kisjenő - Otlaka - Elek - Kétegyháza vasútvonal kiépítését. Ezzel az volt a cél, hogy 15 km-rel csökkentse az útvonalat Brád és Budapest között, a vonal elkerülje Aradot, viszont bekapcsolja a vasúti közlekedésbe a vidék több települését.

A vonal kiépítése ténylegesen 1882-ben kezdődött el és 1887-ben fejeződött be. Az építés két szakaszból állt: 1. 1882-1884 Kétegyháza - Kisjenő (27 km, 1884. január 1.), 2. Kisjenő - Újszentanna (23 km, 1887. december 25.). A munkálatokat még az Arad - Csanádi Vasúttársaság kezdte, de az Arad - Fehér-Körös völgy Vasúttársasággal 1884-ben történt egyesülés

után az Arad - Csanádi Anonim Egyesült Vasúttársaság fejezte be. Az útvonal 50 km hosszan épült, az állomásokat várótermekkel, forgalmi irodákkal, váltókezelő fülkékkel és Morze távírókkal látták el.

1918 után, a magyar és a román állam közötti 1920-21-es egyezmények értelmében megszűnt a vasúti közlekedés Otlaka és Elek között, mivel ezek határtelepülések lettek. 1923. február 1-jén a 39 km hosszúságú Otlaka - Újszentanna vasútvonal az Arad - Csanádi Anonim Egyesült Vasúttársaságtól átkerült a Román Államvasutak igazgatása alá.

Miután 1973-ban az eleki vasútállomást megszüntették, a vonat még közlekedett Kétegyháza és Elek között. Jelenleg csak az Újszentanna - Otlaka vasútvonal van használatban.

A Szarvas - Orosháza - Tótkomlós - Mezőhegyes vasútvonal

1871-ben már tervezték a Szarvas - Orosháza közötti vasútvonal megépítését, de csak 1872-ben határozták el a pontos vonalkitűzést. A Szarvas -Orosháza -Tótkomlós - Mezőhegyes vonal építési terve 1886-ban elkészült, de a kiépítése csak 1892-ben kezdődött el. A finanszírozás egy részét Békés vármegye vállalta fel 400 000 Ft támogatással, melyhez hozzájárultak azok a települések is, amelyeken a tervek szerint a vonat át fog haladni. Az 1890. december 2-án tartott képviselőtestületi ülésen Tótkomlós 100 000 Ft hozzájárulást szavazott meg a vasútvonal építéséhez. Tótkomlóson a vasút és az állomás ünnepélyes átadására 1893. október 23-án került sor. A vasút által így Tótkomlós összeköttetésbe került a közelebbi és távolabbi központokkal.



Orosháza.Gara pentru linia îngustă
Orosháza.The station for the narrow railway
Kisvasútállomás.Orosháza

November 23-án befejeződött a Szarvas - Mezőhegyes vasútvonal kiépítése. Az átadás után az orosházi vasútállomáshoz három új helyi érdekű vonal csatlakozott: Orosháza - Mezőhegyes, Orosháza - Szentés, Orosháza - Mezőtúr.



Băile termale Gyopáros
Watering place Gyopáros
Gyopáros- fürdő

Orosháza mezőgazdasági háttérrel rendelkező település volt, amelynek állomása élénk személy- és áruforgalmat bonyolított le. A jelenlegi állomás 1890-ben épült. A nyerstégla homlokzat az 1996-ban befejeződött renoválási munkálatok eredménye.



Gara din Gyopáros
Gyopáros station
Gyopáros-fürdő. Fürdői állomás

TÓTKOMLÓS



1



2

1-4 Gara
The station
Vasútállomás



5

5. Harta orașului
City map
Városterkép



3



4



1. Biserica Evanghelică (1795)
 Evangelical Church (1795)
 Evangélikus templom (1795)



2. Monumentul eroilor din al doilea Război Mondial
 The monument of the heroes from World War Two
 II. Világháborús Emlékmű



3. Serile culturale de vară
 Cultural evenings in summer
 Nyári Kulturális Estek



1. Băile Termale „Rózsa”
 Watering place "Rozsa"
 Rózsa Fürdő Gyógyászat



2. Casa slovacă muzeu
 Slovak house The museum
 Szlovák tájház



3. Colecția etnografică Koppány
 The ethnographic collection Koppány
 Koppány János néprajzi gyűjteménye



1-2 Casă slovacă specifică zonei
 Typical Slovak house
 Szlovák emlékház



3-6 Muzeul sălașelor
 The museum of the cottages
 Tanya múzeum



OROSHÁZA



4. Casele de bilete
Booking offices
Jegypénztárak

1. Gara. Peron
Station. The platform
A vasútállomás peronja



2. Placă memorială. 125 de ani de la inaugurarea Căii Ferate Alföld-Fiume
Plaque. 125 years from the opening of the Alföld-Fiume Railway
Az Alföld-Fiume Vasútvonal 125. évfordulójára leleplezett emléktábla



3. Ornament feronerie
Iron ornament
Kovácsolt díszitmény



5. Gara. Vedere dinspre oraş
Station. View from the city
A vasútállomás város felőli oldala



6. Locomotivă pentru tren de marfă
Railway engine for the ware train
Tehervonat mozdonya



1. Biserica Evanghelică (1777-1830)
 Evangelical Church (1777-1830)
 Evangélikus templom (1777-1830)



2. Harta oraşului
 City map
 Városterkép



3. Monumentul eroilor din Primul Război Mondial
 The hero's monument from The First World War
 I. Világháborús Emlékmű



4. Parcul istoric-memorial
 The historic park
 Történelmi Emlékpark



1-2. Muzeul Szantó Kovács János
Szantó Kovács János Museum
Szántó Kovács János Múzeum



3. Peisaj stradal
Street view
Utcakép



4-5. Muzeul Apei
Water museums
Kútmúzeum





1. Băile Gyopáros Vedere generală
Gyopáros water place-general view
Gyopárosfürdő látképe



2. Gara nouă din Gyopárosfürdő
New station from Gyopáros
Új vasútállomás Gyopárosfürdőn



3. Lac pentru pescuit
Fishing lake
Horgásztó

BÉKÉSCSABA



1.Gara.Vedere dinspre oraş
Station. View from the city
A vasútállomás város felőli oldala

3.Peronul gării
Station platform
A vasútállomás peronja



2.Detaliu fronton
Architecture detail
Oromzatrészlet



4.Trenuri de călători
Travel trains
Személyvonatok



1. Primăria oraşului
Local town hall
Városháza

2. Biserica Romano-Catolică
Roman Catholic Church
Római Katolikus Templom



3. Biserica Evanghelică
Evangelical Church
Evangélikus Templom





1-2. Hotelul Fiume
Fiume hotels
Fiume Szálló



2



3

3. Strada Andrassy
Andrassy Street
Andrassy utca



4. Teatrul Jókai
The theatre
Jókai Színház

4



1. Muzeul Munkácsy Mihály
Munkácsy Mihály Museum
Munkácsy Mihály Múzeum

2-3. Muzeul cerealelor
Cereals museum
Gabonamúzeum





1. Casa slovacă muzeu
Slovak house-Museum
Szlovák tájház

2. Camera din față
Front room
Tisztaszoba



3. Unelte din gospodărie
Tools
Gazdasági eszközök





1-3. Zilele culturii slovace
The Slovak anniversary days
Szlovák kulturális napok



4-6. Festivalul Cârnațului
The sausages festival
Kolbászfesztivál





2.Ornament fereastră
Window
Ablakdíszítmény



1.Clădirea gării. Azi casa particulară
Station building. Nowadays private house
A vasútállomás épülete, jelenleg magánház



3

5.Și azi strada se numește „Ulița gării”
Even nowadays the street's name is "Station corner"
Az utca elnevezése még napjainkban is „Vasút sor”

3-4.Anexele gării
Station buildings
A vasútállomás melléképületei



4



5



1. Biserica Romano-Catolică
The Roman Catholic Church
Római Katolikus Templom

2. Fântâna arteziană. Piața Harruckern
Artesian well. Harruckern square
Ártézi kút a Harruckern téren



3 Monumentul germanilor deportați în 1945-46
The monument of the deported Germans 1945-1946
A magyarországi németek 1945-46-os kitelepítésének emlékműve



4. Peisaj stradal. "Case germane"
Street view. "Germans houses"
Utcakép német lakóházakkal

4



1. Autogovernarea germană din Elek
German authorities from Elek
Az Eleki Német Kisebbségi Önkormányzat



2. Port popular german din Elek
Traditional German costume from Elek
Eleki német viselet



3-4. Casa Leimen-muzeu al germanilor
Leimen house-German museum
Leimen Ház, a helyi németek tájháza



5-6. Expoziția românească
Romanian exhibition
Román kiállítás



1-2.Fărșangul din Elek
Traditions from Elek
Az eleki farsang



3.Formația românească de dansuri „Gheorghe Turla”
Romanian troop of dance "Gheorghe Turla"
Turla György román hagyományörző együttes



GRANICERI



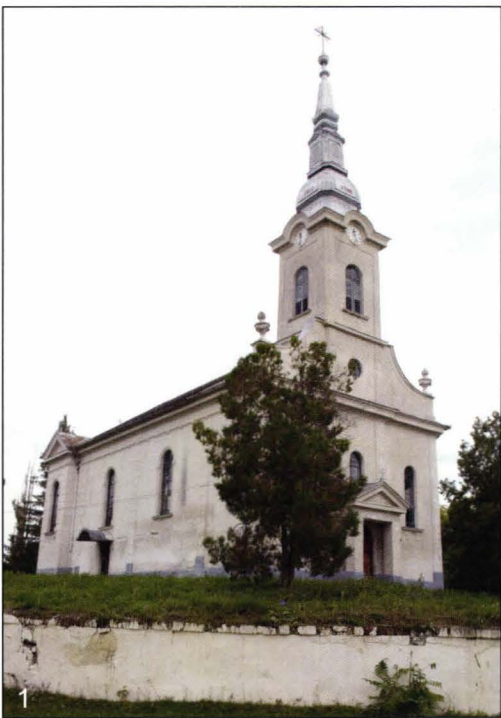
1. Gara. Peron
Station. The platform
A vasútállomás peronja

2. Ornament din lemn la clădirea anexă
Wooden architecture
A melléképület fa díszítménye



3. Motorul care circulă pe ruta Sântana-Grăniceri
Old train on Sântana-Grăniceri railway
Az Újszentanna-Ottlaka vasútvonalon közlekedő motorvonat





1. Biserica ortodoxă română „Sf. Mucenic Gheorghe”
The Orthodox Church "Sf. Mucenic Gheorghe"
Szent György Vértanú tiszteletére szentelt román ortodox templom



2. Biserica Romano-Catolică
The Roman Catholic Church
Római Katolikus templom



3. Fântâna arteziană
Artesian well
Ártézi kút



4. Primăria. Fosta casă notarială
The town hall. Old notary
A volt jegyzőház épülete, jelenleg Városháza



5. Școala generală
School
Általános iskola

SÂNTANA



1. Peronul gării
Station platform
A vasútállomás peronja



2. Sistem de semnalizare
Signal system
Jelzőberendezés



3. Bloc de locuințe pentru ceferiști
Block of flats for the railway workers
Vasúti dolgozók lakótömbje



4-5. Trenuri de călători
Travelers trains
Személyvonatok



5



1. Biserica Romano-Catolică și clădirea Convictului
 Roman Catholic Church and a parish building
 A Római Katolikus templom és a Konviktus épülete



2. Interior
 Inside view
 Épületbelső



3. Statuia Sf. Treimi (1888)
 Religious monument (1888)
 Szentháromság szobor (1888)

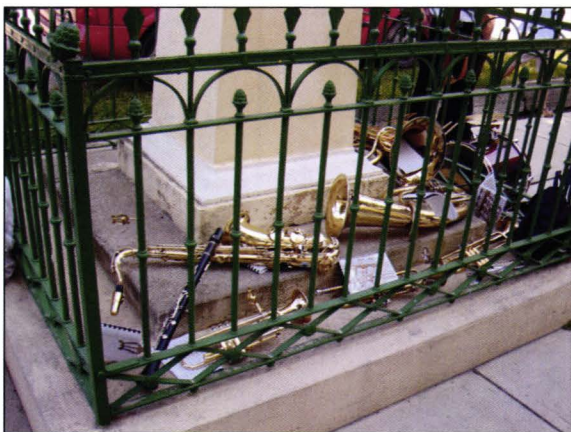
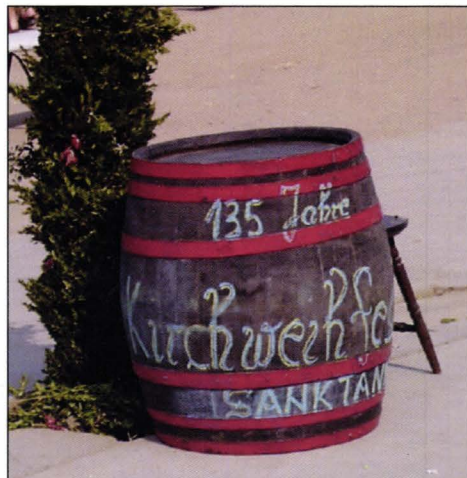


4. Front stradal
 Street architecture
 Utcai homlokzat



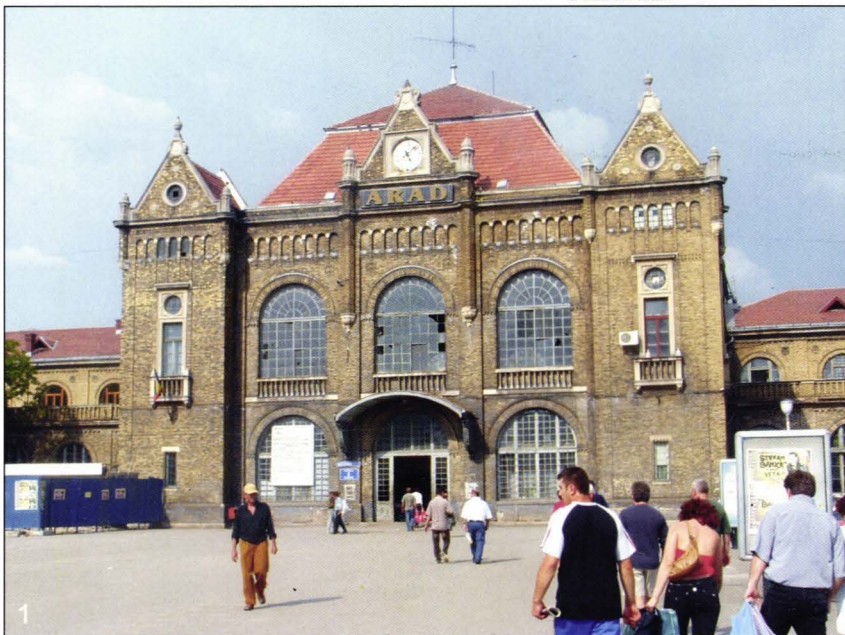
Kirchweich
Kirchweich
A templom védőszentjének ünnepe





135 de ani. Kirchweih la Sântana
Kirchweih at Santana 135 years
Újszentannai védőszent ünnep

ARAD



2. Detalii fronton
Architecture details
Oromzatrészlet

1. Fațada gării
In front of the station
A vasútállomás homlokzata



3. Feronerie secession
Secession architecture
Szecessziós kovácsolt díszítmény



4. Feronerie ferestre
Iron windows
Az ablakok kovácsolt díszítménye

6. Panoramă
View
Panoráma



5. Stâlp ornamental-secession
Secession pillar
Szecessziós díszítményű oszlop



6



1.Aradul. Panoramă
View from Arad
Aradi panoráma



2.Primăria
Town hall
Városháza

2



1. Catedrala Romano-Catolică
Roman Catholic Church
Római Katolikus Székesegyház



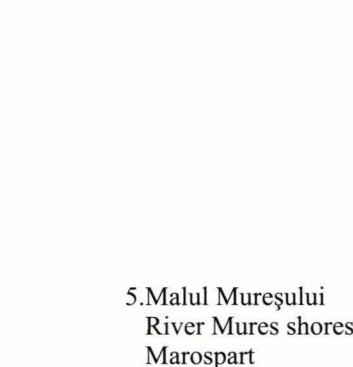
2. Catedrala Ortodoxă Română
Orthodox Church
Román Ortodox Katedrális



3. Biserica Evanghelică
Evangelical Church
Evangélikus Templom



4. Faleza Mureşului. Parcul Eminescu
Along river Mures. Eminescu Park
Az Eminescu Park a Maros partján



5. Malul Mureşului
River Mures shores
Marospart





1. Palatul Cultural
The Cultural Palace
Kulturpalota

2-4. Muzeul de Istorie
History Museum
Történeti Múzeum

5. Muzeul de Artă. Interior
Arts museum. Inside the museum
Képzőművészeti Múzeum



6. Statuia Libertății (1890)
The Liberty Monument (1890)
Szabadság-szobor (1890)

7. Parcul Reconcilierii
Reconciliation Park
Megbékélés Park





1-4. Târgul meșterilor populari
Traditional fair
Kézművesek vására

5-7. Festivalul minorităților
Minorities festival
Kisebbségi fesztivál





1-2.Zilele Aradului
Arad anniversary days
Aradi Napok

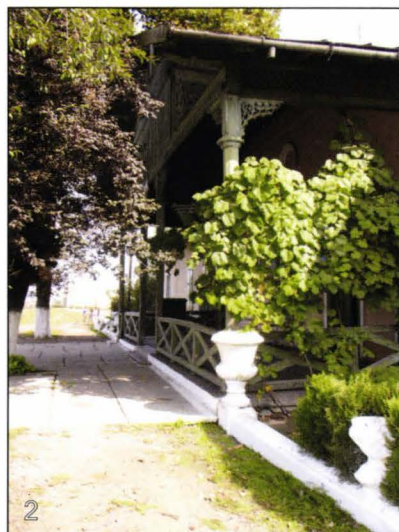
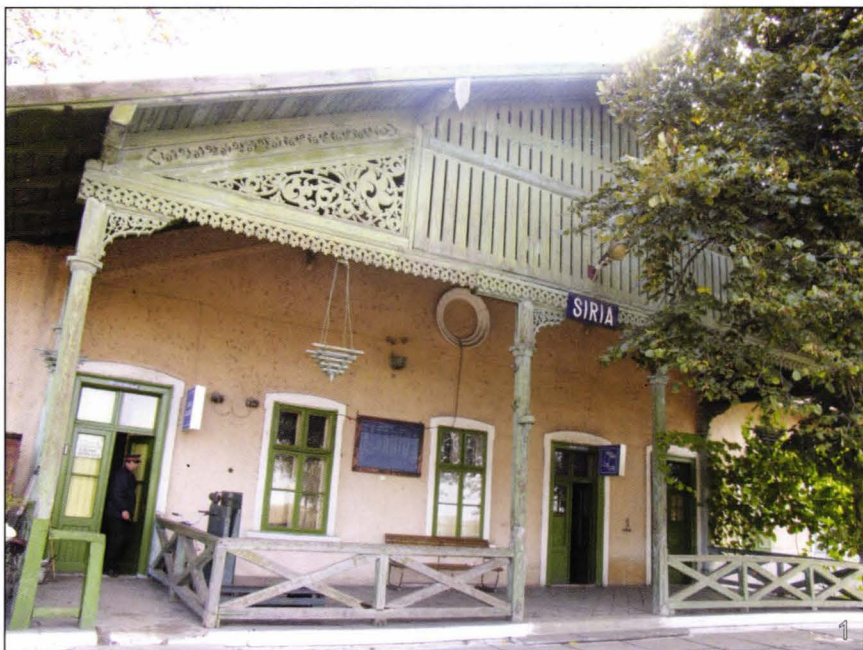


3.Hramul bisericii ortodoxe sârbe din Arad-Gai
Religious holyday at Serbian Orthodox Church Arad-Gai
Az arad-gáji szerb ortodox templom védőszentje

4-5.Kirchweich în Aradul Nou
Kirchweich in Aradul Nou
A védőszent ünnepe Új-Aradon



Siria



1-3.Gara
The station
Vasútállomás



4.Ornament al structurii lemnoase
Wooden architecture
A fa structura decoratiuni

5.Gara. Vedere dinspre comună
Station. View from the village
A vasútállomás település felőli oldala





1. Dealurile Șiriei
Siria hills
Világosi dombok



3. Biserica Romano-Catolică
Roman Catholic Church
Római Katolikus templom



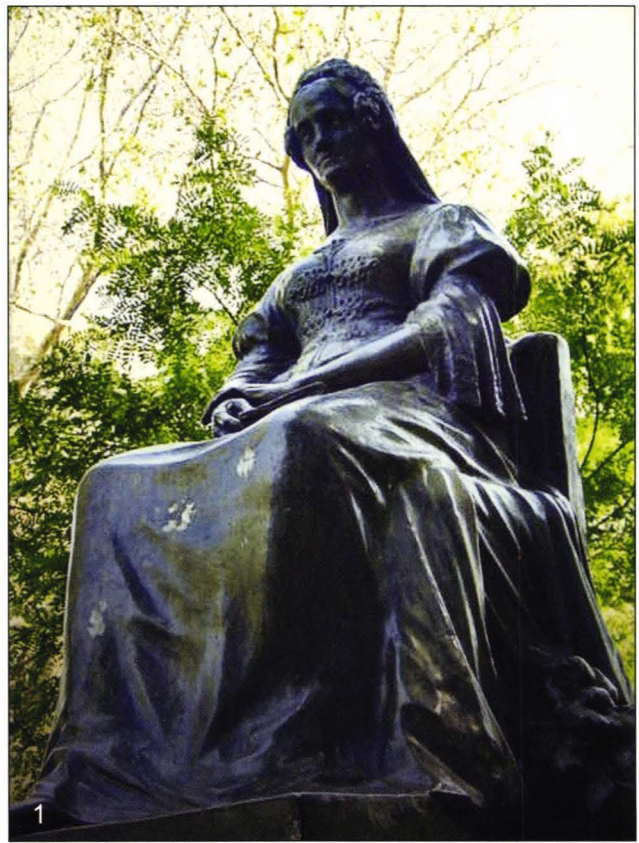
2. Cetatea
Siria citadel
A vár



4. Casă din secolul al XVIII-lea
Old house from XVIII century
XVIII. századi ház



2



1

1. Bustul Antoniei Bohus
 Antonia Bohus monument
 Bohus Antónia szobra

2-4. Muzeul memorial "Ioan Slavici"
 "Ioan Slavici" Museum
 "Ioan Slavici" Emlékmúzeum



3



4



1-2. Biserica ortodoxă română
Romanian Orthodox Church
Román ortodox templom



4. Bustul scriitorului Ioan Slavici
Ioan Slavici monument
Ioan Slavici író szobra



3. Fosta școală confesională unde a studiat Ioan Slavici
Old school where Ioan Slavici studied
A volt egyházi iskola épülete, melynek diákja volt Ioan Slavici

5. Formația de dansuri "Șiriana"
Dance troops "Șiriana"
"Șiriana" táncegyüttes



Pâncota



1-2. Gara
The station
Vasútállomás



3-4. Ornamente ale structurii de lemn
Wooden architecture
A fa szerkezet díszítményei



5. "Atenție la tren!"
"Beware of trains!"
"Vigyázat vonat!"

6-7. "Șinele se pierd în iarbă"
"The railway trains are lost in the grass"
"A síneket fű borítja"





1. Panoramă
View
Panoráma



2. Primăria. Castelul Sulkovski
Town hall. Sulkovski Castle
Polgármesteri Hivatal, Sulkovski kastély



5. Peisaj stradal
Street view
Utcakép



3. Blazonul familiei Sulkovski
Coat of arms of Sulkovski family
A Sulkovski család címere



4. Decorațiuni interioare
Decorations from inside
Belső díszitmények



6. Turnul pompierilor
Firefighters' tower
Tűzoltótorny



1. Biserica evanghelică
Evangelical Church
Evangélikus templom



2. Fostul Hotel Dacia
The old Dacia Hotel
A volt Dacia Hotel



3. Clădire secession
Secession building
Szecessziós épület

4. Placa de pe casa unde s-a născut Csiky Gergely
Csiky Gergely plaque
Emléktábla Csiky Gergely szülőházának falán



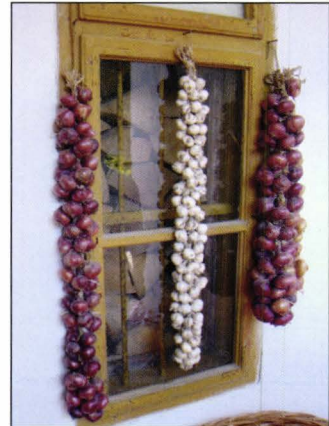
5. Fosta pușcărie a Zărandului (sec. XVIII)
The old building of Zarand prison (XVIII century)
A volt zarándi börtön (XVIII. sz.)



5



Kirchweich la Pâncota
Kirchweich at Pancota
Védőszent ünnep Pankotán



Ineu



1-2. Gara
Station
Vasútállomás

3-5. Ornamente în lemn și zid
Wood and brick architecture
Fa- és épületdíszítmények

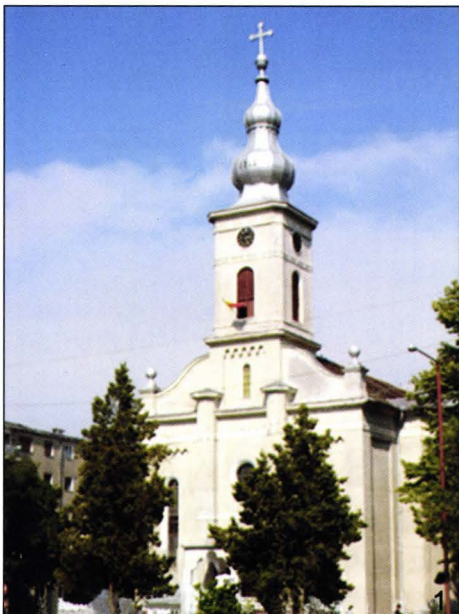


6. Tren de călători
Travelers train
Személyvonat

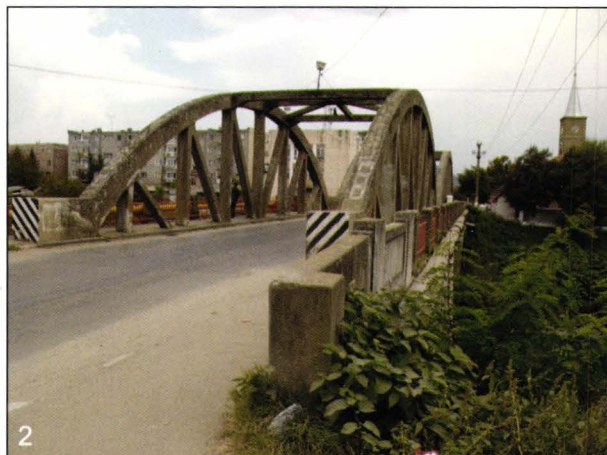


7. Lucrători la calea ferată
Railway workers
Vasutasok





1. Biserica Ortodoxă Română
Romanian Orthodox Church
Román Ortodox templom



2. Podul peste Criș
Bridge over river Criș
Híd a Körösön



3. Malul Crișului Alb
White Criș shore
A Fehér-Körös partja



4. Cetatea turcească
Turkish citadel
A török vár

Gurahont



1-3. Gara
Station
Vasútállomás

4-6. Ornamente în lemn și zid
Wood and brick architecture
Fa- és épületdíszítmények



7. Trenuri de călători
Travelers trains
Személyvonatok





1. Biserica Ortodoxă Română
Romanian Orthodox Church
Román Ortodox templom



2. Monumentul eroilor morți în al Doilea Război Mondial
The monument of World War Two heroes
II. Világháborús Emlékmű



4. Vila lui Boros Béni
Boros Beni house
Boros Béni villája

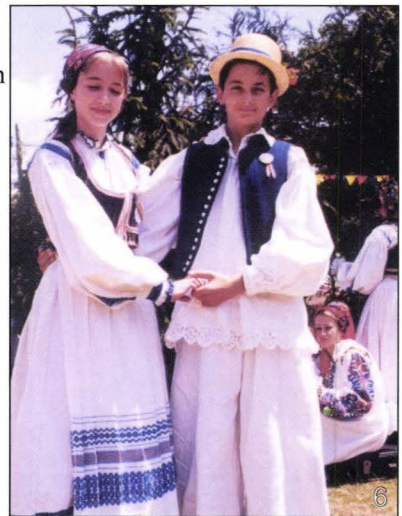
3. Monumentul lui Ioan Buteanu
Ioan Buteanu monument
Ioan Buteanu emlékműve



5. Parcul dendrologic
Botanical Park
Növénypark



6. Tineri în port popular
Traditional costumes
Fiatalok népviseletben



Hălmăgiu



1-2. Gara
Station
Vasútállomás



3-4. Ornamente traforate în lemn
Wooden architecture objects
Fűrészelt díszítőmennyek



6. Tren de marfă
Ware train
Tehervonat

5. Fântâna gării
Station fountain
A vasútállomás kútja



7. Tren de călători
Travel train
Személyvonat





1. Peisaj stradal
Street view
Utcakép



3. Monumentul eroilor morți în Primul Război Mondial
The monument of The First World War heroes
I. Világháborús Emlékmű



2. Fosta Casă domeniială (1764) devenită stație de poștalion
Old house (1764) which became post office
Uradalmi székhely (1764), később postakocsi állomás épülete



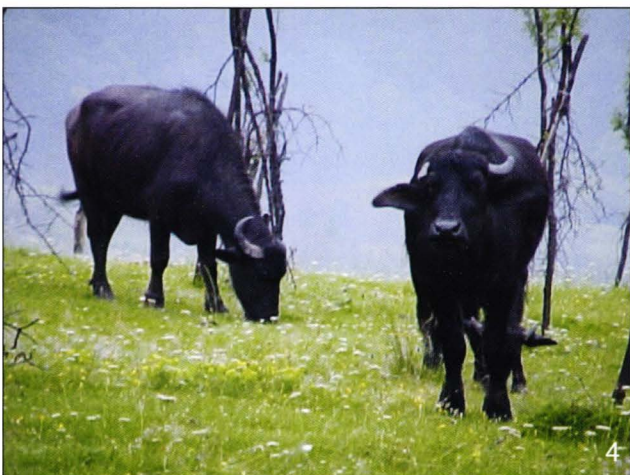
4. Biserica Ortodoxă Română (1756-1766)
Romanian Orthodox Church (1756-1766)
Román Ortodox templom (1756-1766)



1. Biserica voievodală (sec. XIV)
Old Church (XIV century)
Fejedelmi templom (XIV. sz.)



2. Tehnică de construcție
Construction technique
Építési technika



4. Bivoli
Bulls
Bivalyok



3. Frescă interioară
Paint from inside
A templombelső freskója

5. Biserica de lemn din Ionești (1730)
Wooden church from Ionești
A körösivándi fatemplom (1730)



6. Tren de călători
Travel train
Személyvonat



Titlul programului: Programul PHARE 2003 COOPERARE TRANSFRONTALIERĂ

Editor: Complexul Muzeal Arad

Data publicării: Decembrie 2005

Precizare: "Conținutul acestui material nu reprezintă în mod necesar poziția oficială a Uniunii Europene."

<https://biblioteca-digitala.ro>