

MAJDÁN JÁNOS*

A VASUTAK KIÉPÜLÉSE A BÁNSÁGBAN

THE BUILDING OF RAILWAYS IN THE BÁNSÁG

ABSTRACT

Until the 1850s in the three counties on the territory of the Bánság the traffic only could be arranged on the Tisza and Maros rivers and on the roads of very low quality. A company named Austrian National Railways built the first line in the 1850ies. In addition to the 581 kilometre long line of the private company, fifteen territorial firms had built lines altogether 1378 kilometres long.

In fifty years one of the thickest railway networks was built in the Bánság and it became a part of the Hungarian State Railways after the January of 1891.

1. Bevezetés

A török uralom alóli felszabadulást Bánátnak fontos szerepet szántak a bécsi udvarban. Földrajzi adottságai miatt birodalmi élesztárrá akarták alakítani, miközben továbbra is a török állammal szomszédos régióként hadászati szerepe is volt. Ugyanakkor a Bécsben kiosztott kettős funkcióknak megfelelően kezelt területről a magyar uralkodó elit sem kívánt lemondani, s mindent megtettek a jogi fennhatóság visszaszerzésére, majd az ottani birtokszerzések gyakorlati megvalósítására. A Bánát szerepe mindezek alapján kezdetektől fogva felértékelődött, s fejlesztése minden Magyarországon jelenlévő politikai csoport számára folyamatosan fontossá vált.

2. A vasutak előtti közlekedési fejlesztések

A modernizáció egyik előfeltételének, majd mozgatóerejének tekinthető közlekedés területén is érvényesek voltak a kiemelt bánáti fejlesztések. A nyugat-európai gyakorlatnak megfelelően elsőként a csatornák kiépítését kezdeményezték Bécsből. A visszacsatolás után megindult betelepítésekhez kapcsolódva 1718-ban elkezdődött a Bánát középső részén folyó Bega hajózhatóvá alakítása. A tartomány kormányzója által vezényelt állami fejlesztés szakaszosan zajlott. A régió központjának kijelölt Temesvártól Nagybecskerekig megépült vízi út új mederben haladt. Folytatása a Bega eredeti medre, melyet a Dunába csatlakozó pontig (Titelig) kibővítettek. Az állami tulajdonú csatornán sikeresen szállították az egyre növekvő bánáti mezőgazdasági termékeket – elsősorban a gabonát. Bécsben ezzel a beruházással megvalósították a tartomány birodalmi munkamegosztásba történő bekapcsolását. Bár a Bega csatorna időnként eliszaposodott, s a későbbiekben jelentősége csökkent, mégis igazolta az egyik lehetséges magyarországi áruszállítási módszer megvalósíthatóságát.

A stratégiai szempontból is fontos tartomány magyar közigazgatásba történő visszahelyezése ellenére sem csökkent a Bánát jelentősége. A három magyar vármegye ismételt megszervezése után (1770-es évek) Temesvár régióközponti szerepe csökkent ugyan, de gazdasági és katonai jelentősége továbbra is az egész Bánátra kiterjedt. A térség legfontosabb településének közúti elérhetőségét a hivatalok nagy száma és fontossága miatt biztosí-

* Dr. habil. Majdán János, CSc egyetemi docens (PTE), főiskolai tanár (EJF).

tani kellett. A rendszeresen vagy eseti utakra elküldött hivatali futárok a korabeli szokásoknak megfelelően az állam költségén, vagy a feudális szolgáltatás keretében működő hosszúfuvarral közlekedtek, de ez nem eredményezett útfejlesztést. A gazdasági és magánügyeit intézni akaró, egyre növekvő igényű polgári utasok számára a mozgás lehetőségét a postaszolgálat jelentette, amelynek Pestről Temesváron át Nagyszebenig közlekedő rendszeres járata Mária Terézia idejében indult meg.¹

A növekvő állami és magánforgalom kielégítésére, illetve a modernizáció felgyorsítása érdekében a XVIII. század második felében elkészült udvari fejlesztési tervekben szerepelt a Bánát közúti kapcsolata Pesttel. A II. József által elkészített magyarországi úthálózati fejlesztésben 1785-ben rögzítettek egy Pest–Cegléd–Kecskemét–Szeged–Temesvár–Báziás–Orsova–Petrozsény vonalat. (Ehhez kapcsolódva a régió északi határa mentén Szegedtől Aradig is terveztek állami közutat építeni).

Az utak fontosságának növekedését jelezte, hogy egyre több helyi és országos értekezleten tárgyaltak az úgyról, s a korabeli helyzetről térképek készültek. Az 1810-es magyarországi állapotot ábrázoló térkép szerint a Bánátban észak-déli irányban létezett kiépített közút (Arad–Temesvár–Fehértemplom), illetve ebből ágaztak ki összeköttetések Pancsova és Báziás felé. A régió nyugat-keleti irányú közútja a Tisza zentai átkelőjétől Temesváron át Lugosra és onnan Nagyszeben felé vezetett, amelyhez kisebb szakaszok csatlakoztak Titel, illetve Orsova irányába. A feltüntetett közutak különböző minőségben biztosították a szárazföldi kapcsolatot, s megalapozták a későbbi közlekedési fejlesztések nyomvonalát.

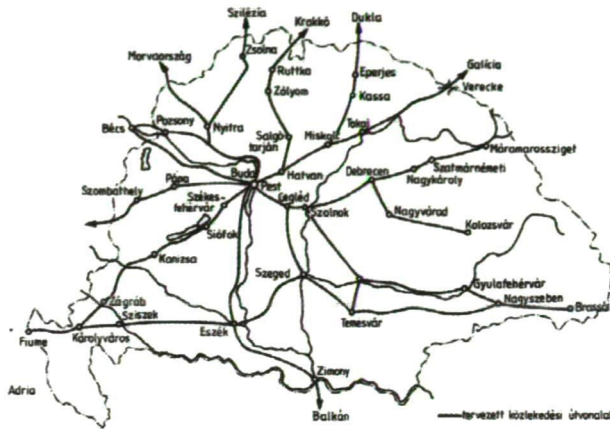
A magyar országgyűléseken több ízben szó esett az ország közútjairól. A rendi alkotmányt helyreállító 1790–1791. évi diétán alkalmazták először azt a módszert, hogy konkrét ügyekben külön bizottságokat küldtek ki, s a vita eredményét jelentésben megfogalmazva az országgyűlés elé vitték. Ilyen „rendszeres bizottság” alakult a kereskedelmi ügyek helyzetének feltárására, és az országos vita eredményeként javaslatokat is megfogalmaztak az útfejlesztésről. A bizottság a Bánát országos forgalomba kapcsolását a II. József által felvett módon, Szegeden át Temesvárra, majd onnan Nagyszebenbe vezető közút megépítésével képezte el. A tervezetet nem tárgyalta a diéta, s a következő (1825–1827. évi) ülésén bemutatott hasonló nyomvonalú bizottsági javaslatból sem született határozat.

Az időközben működésbe állított műszaki újítások közül a gőzvonatású vasutat a magyar politikusok közül sokan ismerték, s az 1832–1836. évi országgyűlés elé terjesztett fejlesztési tervben már erről is szó esett. A korábban kijelölt 12 közutat vasúti vonalnak minősítették át, és felvették az országos hálózatba 13. vonalnak a tengeri kereskedelem szempontjából előtérbe került Sziszek–Károlyváros–Fiume szakaszt. A nagy vitát kiváltó törvényjavaslat végül ideiglenes jelleggel került beiktatásra, s így már az első vasúti törvényben is szerepelt a bánáti kapcsolat.

A magyarországi viták és gazdasági előkészítések eredményeként 1846-ban forgalomba helyezték a Pozsony–Nagyszombat közötti lóvonatású vasutat. A félszáz kilométer hosszúságú pályát több ütemben építették meg, de úgy vitelezték ki, hogy különösebb átalakítás nélkül gőzvonatásra is át lehessen állítani. Az első gőzmozdonyok által működtetett vasutat szintén 1846-ban adták át a forgalomnak Pest és Vác között. A következő évben megnyílt a Pestet Szolnokkal összekötő vasúti pálya. A birodalmi hálózat magyarországi becsatlakozásai közül elkészült a Pozsonyt és Sopront Béccsel összekapcsoló rövid szakasz is 1848 előtt.

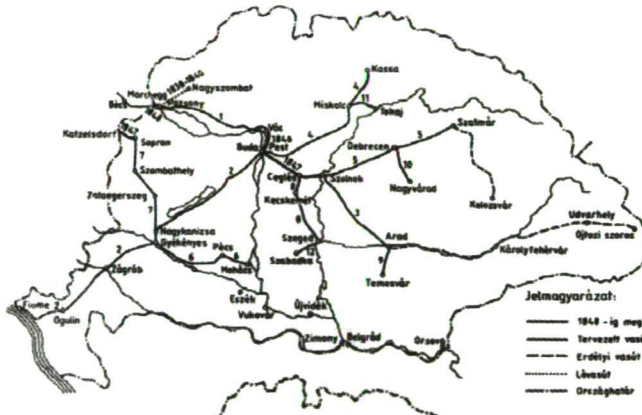
A megindult vasúti közlekedés fontosságát felismerő Széchenyi István 1848 januárjában önálló kötetben adta közre fejlesztési terveit. A „javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről” címet viselő terjedelmes összefoglaló a világon az első átfogó fejlesztési terv, amelyben a közlekedés valamennyi akkor ismert ágát egységben kezelve kívánta állami pénzből modernizálni a hazai személy- és áruszállítást. A tervezet fontossága a Bánát esetében is egyértelmű.

1. térkép. Az 1836. évi XXV. tcz. alapján támogatásra kijelölt vasúti építkezések
Map 1. Railroad developments to be supported by the 1836/XXV. law



Forrás: Kovács László (főszerk.): Magyar vasúttörténet 1. Budapest, 1995.

2. térkép. Széchenyi István vasútfejlesztési terve (1848)
Map 2. István Széchenyi's Railroad development plans (1848)



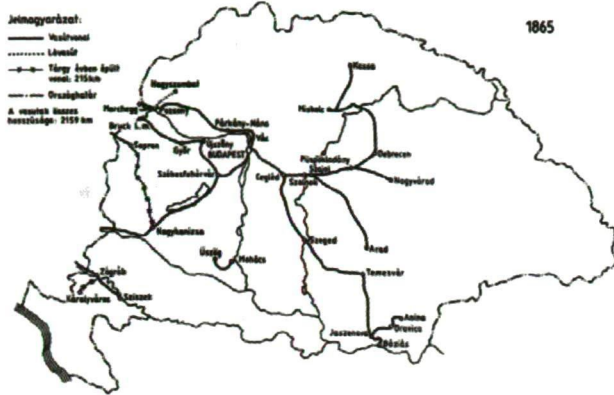
Forrás: Kovács László (főszerk.): Magyar vasúttörténet 1. Budapest, 1995.

A korábban ismertetett Bega csatorna egyetlen és időszakos működése mellett a régió egyetlen kapcsolattal rendelkezett 1846-ban: a Pestről induló, Temesváron át Nagyszébenbe tartó postakocsi járattal, amely az utat 6 nap alatt tette meg! Ilyen közlekedési viszonyok között szó sem lehetett a gazdaság polgári átalakításáról, a társadalmi átszerveződésről.

3. Tervek és valóság

Az első hazai vasútépítéseket magánvállalatok végezték, s a felelős magyar kormány sem tudta állami kezelésbe venni a hálózatot. A bécsi udvar rövid sikertelen államvasúti kísérlete után 1855-től ismét vállalatok építették és működtették a magyarországi vonalakat.

3. térkép. A magánvasutak hálózata 1865-ig
Map 3. Private railroads till 1865



Forrás: Kovács László (főszerk.): Magyar vasúttörténet I. Budapest, 1995.

A hálózatbővítés kiemelkedő vállalata volt a cs. és kir. szab. Osztrák Államvasút. A cég nevével ellentétben nem osztrákok, hanem franciák, és nem állami, hanem magánbefektetők álltak a vállalat mögött.

Az 1848-as forradalom előtt megépült Pest-Vác vasutat a bécsi udvar állampénzen Pozsonyig meghosszabbította, biztosítva ezzel a birodalmi főváros és a magyar nagyváros közötti akadályoktól mentes szárazföldi közlekedési kapcsolatot. A forgalomba helyezett vasúthoz a pesti indóházban kapcsolódott a Szolnokig korábban megnyitott pálya. Ebből az alföldi vonalból Ceglédre kiágazó pályát épített a kincstár Szegedig (1854-ben).

A Bécsben bejelentett államcsőd után 1855-ben eladtak minden államvasutat, s ekkor jelent meg Magyarországon az Osztrák Államvasút (a továbbiakban: OÁV).² A magánvállalat megvette az országhatártól Pozsonyon át Szolnokig és Szegedig húzódó pályát. Nem volt véletlen a vásárlás, mivel a francia befektetők már korábban is tárgyaltak Bécsben. A korabeli Európa legnagyobb pénzügyi szereplői fogtak össze egy új ipari zóna kialakításához. Az Arnstein és Eskeles bécsi bankház, az ugyancsak a birodalmi fővárosban élő (korábban magyarországi lakos) báró Sina György és Párizsból André Ernest fogott össze egy társaság alapítására. Fő céljuk a Krassó-Szörény megyei természeti adottságok kiaknázása. Az Alföld dél-keleti pereméhez kapcsolódó Érchegységben vasércet tártak fel, míg a domboldalakon nagy kincstári erdők feküdtek. Az Érchegység keleti oldalához közel fekvő Zsil völgyében kőszéntelepre bukkantak, amely a komplex ipari negyed kialakítása szempontjából döntő volt. Az 1849 után kialakult francia befektetési hullám során felfedezett magyarországi térséget kívánták vasúttal is az európai piacokhoz kapcsolni az OÁV részvényesei. Ilyen előzmények után került sor a Szegedig elkészült vasút megvásárlására.

A részvénytársaság az 1855. január elsején átvett vasutakért, illetve az iparvidék koncessziós szerződéséért 200 millió frankot fizetett. A korabeli módszerek szerint ugyanakkor az állam évi 5,2 % kamatot garantált a vállalatnak, amely így a vasutak tényleges bevételétől függetlenül állandó bevételre tett szert. Az OÁV gyors ütemű beruházást kezdett Magyarországon, melynek a Duna bal partján zajló fejlesztéseiről (Brucktól Győrig, majd Újszónyig épült vonalai) most nem esik szó. Az alföldi hálózatbővítés azonban már érintette a Bánságot.

Az iparvidék fejlesztése szempontjából fontos volt a megközelíthetőség megszervezése. Az OÁV vezetői első lépésként a dunai áruforgalomra alapozott fejlesztést valósított meg.

A bázisai kikötőből indult ki az első vállalati vasúti beruházás, s Oravicáig készült el 1856. november 10-én. A kincstártól megvásárolt bánsági uradalmak így elérhetőkké váltak.

A térség déli részén folyó építkezésekkel párhuzamosan hálózatbővítés folyt Szeged és Temesvár között is. Még a bécsi kormány kezdeményezte és a költségvetésből kezdte meg a Bánság központjának számító Temesvár, illetve a fontos kincstári birtokok szárazföldi elérését biztosító vasút megépítését, az OÁV által aláírt szerződés folytatásaként az állami beruházást is átvette a magánvállalat. Szeged és Temesvár között 1857. november 15-én forgalomba helyezték a vasutat, de a végleges szegedi Tisza-hidat csak egy évvel később avatták fel. A francia vállalat tervezői és kivitelezői számára nagy szakmai kihívást jelentett az Európa egyik legnagyobb vízszint-ingadozású folyója fölötti áthidalás elkészítése. A Tisza gyorsan kialakuló árhullámai, a nagy hordalékszállításból és a jégzajlásokból eredő problémák számbavétele után a hidépítők új módszer kipróbálása mellett döntöttek. A Franciaországban műszaki újdonságként bejegyzett, de nagy vízszint ingadozású folyó felett még ki nem próbált építési módszert iktattak be Szegeden a Tisza-híd építésére. A folyó medrében épített pillérek esetén az alapozást „chaisson” módszerrel végezték. A beton megkötési ideje miatt ez lassabb technológia volt, de a folyó sodrása így nem veszélyeztette a hidat. A vasúti forgalom a munkahídon zajlott, s a végleges hidat 1855. december másodikán helyezték forgalomba. Ettől az időponttól kezdve a Bánság egész évben és nap minden szakában elérhető vasúti kapcsolattal rendelkezett az ország, illetve Európa felé.

Temesvár vasúti kapcsolatát tovább bővítette az 1858. augusztus 30-án Jassanováig megnyitott pálya, amely egyúttal lehetővé tette a Bánság észak-déli vasúti kapcsolatát. A Tiszától a Dunáig húzódó OÁV hálózatot folyamatosan bővítették keleti irányban. Előbb Oravicától Stájerlakig, majd Valkánytól Perjámosig és Vojtektől Németbogsánig nyíltak szárnyvonalak, melyek pályái első osztályú vonalként épültek.

A vállalat az 1870-es évtized második felében a meglévő észak-déli vonalával párhuzamosan Temesvárról kiinduló második bánsági fővonalát is kiépítette. A két ütemben Orsováig elkészült pálya 1878. május 20-ától az iparvidék keleti részét is vasúti forgalomba kapcsolta, illetve a Dunán második átrakodási lehetőséget biztosított.

4. térkép. Az Osztrák Államvasút Bánságban kialakított vasúti hálózata

Map 4. Railroads of the Austrian State Railways in Bánság



Forrás: Kovács László (főszerk.): Magyar vasúttörténet 1. Budapest, 1995.

4. A bánsági vasutak a nemzetközi hálózatban

A mezőgazdasági és ipari szempontból fontos régiónak tekinthető Bánság első osztályú vasútvonalainak megépülése felvetette a Romániába történő átvezetés lehetőségét. A magyar kormány saját gazdasági érdekeitől vezérelve is kezdeményezője volt a Balkán vasúti kapcsolatainak kialakításába. Elsősorban Tisza Kálmán miniszterelnöksége idején folytak ilyen irányú előkészítő tárgyalások, majd az országgyűlésben több törvényt fogadtak el a déli irányú vasúti összeköttetés megvalósítása érdekében.³

A korszak legfontosabb transzeurópai vonalának tartott Párizs–Konstantinápoly vasút mellett Budapesten törvényekkel segítették a román vasutak magyarországi kapcsolódását. Bukarestben a rövidebbnek számító és az Orient Expressz tervezett járatához közelebb húzódó Vaskapu környéki kapcsolatot támogatták.⁴ A budapesti kormány az Erdélyt átlós irányba átszelő, kezdetben magán, majd a csőd miatt államosított Keleti Vasút 1873-ban Brassóig elkészült vonalát kívánták az országhatárig meghosszabbítani, így biztosítva Bukarest felé a vasúti kapcsolatot. A törvényben rögzített szerződés szerint „a magas szerződő felek vasutaik csatlakozásának az ezen okmányban megállapított feltételek alatt határukhoz következő pontjain leendő létesítését határozták el, nevezetesen: Vercserova (Orsova) és Tömös (Predeal)”.⁵

A nemzetközi szerződésben mind a két fél vállalta, hogy saját területén 4 éven belül eléri a határt a megépített vaspálya. A megállapodás megvalósítását Orsova irányában az OÁV vállalta át, s a már említett hálózatbővítés eredményeként 1878. május 20-án forgalomba helyezték a Temesvárról kiinduló 187 kilométeres pályát. Orsováig lehetett vonattal utazni, de az országhatárig hátralévő 4 kilométeres szakaszt a magyar kormány még nem építette ki teljes mértékben. Budapesten attól tartottak, hogy a rövidebb európai kapcsolatot jelentő vaskapui vasúti összeköttetés megnyitása után a román fél nem fejezi be a tömösi határátkelőig húzódó vasút építését. Mivel a magyar félnek Erdély nemzetközi közlekedésbe kapcsolása végett a tömösi átmenet fontosabb volt, ezért a majdnem kész vaskapui építkezés befejezését felfüggesztették. Egy évvel később a predeali határállomást elérő román vasúti építkezések láttán befejeződött az orsovai kivitelezés is. Közél egy időben felvette a román és a magyar vasút a határforgalmat: 1879. május 1. Orsova, 1879. június 10. Brassó–Predeal. Az orsovai vasútállomás végállomásból ezáltal nemzetközi forgalmat lebonyolító határállomássá vált. A bánsági vasutak egyik első osztályú szakaszán nemzetközi forgalom bonyolódott, Temesváron Európából érkező, illetve odatartó szerelvények haladtak át. A Bánság a gazdasági-kulturális kapcsolatok után közlekedési szempontból is polgárosodást átvevő és a Balkán felé azt továbbító, ugyanakkor a déli szomszédok világát jól ismerő határregióná vált.

5. Az Arad–Temesvár Vasúttársaság

A Bánság legnagyobb települése Temesvár volt, amely Temes vármegye székhelyeként funkcionált, de gazdasági, kulturális és közlekedési szerepköre kiterjedt az egész Tisza-Maros szögére. A térség másik fontos nagyvárosa a Maros bal partján fekvő Arad, amely inkább a folyó völgyön keresztül az erdélyi és alföldi kapcsolatok összekapcsolását, közvetítését vállalta fel. A két nagyváros eltérő belső gazdasági szerkezete magától kiváltotta az együttműködés igényét. A korábban meglévő kapcsolatokat vasúttal is meg kívánták erősíteni, mivel mind a két városban ismerték és élvezték az új közlekedési eszköz nyújtotta előnyöket. Az 1857 és 1858 óta működő első osztályú vasutak pályaudvarával bíró két nagyváros mindössze félszáz kilométerre feküdt egymástól. A kiegyezés után a magyar or-

szágyulás egyik első törvényével engedélyezte egy magántársaság szervezésében az Arad–Temesvár közötti pálya megépítését.

Bár korábban is történt kísérlet a két város közötti vasútépítésre, ezek anyagi háttér hiányában nem valósultak meg. A kiegyezés utáni kísérlet sikerét a hazatért Klapka György banki kapcsolatrendszere biztosította. A Darmstadtban bejegyzett Kereskedelmi és Hitelbank igazgatótanácsi tagjaként is dolgozó volt tábornok sikerrel jegyeztette le a vasút részvényeit. A törvény szerint „Az arad-temesvári vasút engedélyezés útján és államkamatbiztosítás mellett rendeltetik kiépíttetni.”

Az eredeti tervek szerint másfél év alatt kellett volna elkészülnie az 50 kilométeres pályának. Időközben vita kerekedett az aradi vár melletti vonalvezetés miatt, mivel hadászati okokra hivatkozva a katonai vezetés nem kívánta engedélyezni az építkezést. A vitát eldöntő vegyes bizottság döntése után folytatódott a kivitelezés, s a sík vidéken viszonylag egyenletes ütemben építkeztek. Az eredeti tervekhez képest 11 hónapos késéssel forgalomba helyezték Arad-Temesvár Vasúton hat állomáson és egy megállóhelyen álltak meg a szerelvények. Az új vasutat 1871. április 6-án nyitották meg. Az aradi állomáson az átadáskor a Tiszavidéki Vasúttársaság illetve az Első Erdélyi vasúttársaság kiindulópontja volt. Az erdélyi kapcsolatok mellett az aradi állomáson megjelentek a bánágsági gazdaságok termékei, az ott élő polgárok. Temesváron az OÁV pályaudvarára futottak be, illetve indultak el az Arad felől érkező, illetve oda induló szerelvények. A két nagyváros vasúti kapcsolata egyúttal két térség első osztályú vasúti pályával történt összekötését is jelentette.

5. A helyi érdekű vasutak kiépülése

A vasutak gazdaságot serkentő, életmódot átalakító, személyeket és tájakat összekötő szerepe Magyarországon is gyorsan ismertté vált. Bár a hazai tarifaképzések miatt az 1880-as évtizedig elmaradt a forgalom ugrásszerű növekedése, de az új szárazföldi szállítási eszköz megléte alapvető változásokat indított el szerte az országban. A nagyobb városok, tájak összekapcsolása után felmerült az igény a kisvárosok, a falvak közlekedési hálózatba történő felfűzésére is. A nagy befektetésekkel járó építkezéseket a kis közösségek előre láthatóan nem bírták, s a helyi érdekeket szem előtt tartó új típusú hálózatfejlesztés bontakozott ki Arad környékén. Nem a drága első osztályú vasutak megépítését, hanem a helyi igényeket figyelembe vevő vonalvezetéssel, helyi befektetők pénzén, helyben található alapanyagok felhasználásával, olcsó helyi munkaerővel és általában csak nappali forgalomra berendezett mellékvonalak épültek. A vicinálisok az érdekeltek nagy számának elfogadható hosszú távú befektetéssel, de a korábbi szállításokhoz, utazásokhoz mérve összehasonlíthatatlanul gyorsabb tempóban biztosított kapcsolatot az ország (és ezáltal a kontinens) többi részével. A gyakorlat igazolta a helyi érdekű vasutak létjogosultságát, s a dunántúli nagy építkezési hullámmal párhuzamosan más tájegységeken is megindult építésük.⁶

1883-ban forgalomba helyezték az OÁV első osztályú vasútjából Nagyikindán kiágazó 70 kilométer hosszúságú vicinális, amely Torontál vármegye székhelyét, Nagybecskereket kapcsolta be az országos hálózatba. A sikeres vállalkozás kiváltotta a megyei vezetést a tudatos fejlesztését, s 1889-től kezdve tervszerűen fejlesztették a torontáli hálózatot. A 9 ütemben megépített 359 kilométeres pályából előbb a Tiszával nagyjából párhuzamos észak-déli gerincet alakítottak ki, majd ezt összekötötték az OÁV Temes megyében található vonalával. Az első osztályú társasági vasút és a helyi érdekű torontáli vasút döntően kelet-nyugati hálózati kapcsolódása műszaki oldalról semmi problémát nem okozott. A 10 év alatt elkészült vicinális hálózat behálózta a megyét, és Keveváran újabb dunai csatlakozópontot hozott létre. A Bánág másik nagy társasága a Magyar Délkeleti hév, amely három ütemben, 183 kilométer hosszan épült meg.

A Torontáli hév és a Magyar Délkeleti hév mellett további 13 vicinális vasutat helyeztek forgalomba 837 kilométer hosszúságban a Bánságban 1883 és 1910 között. A hálózatfejlesztés eredményeként 1379 kilométer új vicinális vasúti pályán futottak a Tisza–Maros szögben a szerelvények.

A vasutak a Bánságot sikeresen bekapcsolták a hazai és a nemzetközi személy- és áruforgalomba. A külföldi befektetők által megkezdett modernizáció fokozatosan hazai kezében összpontosult. Az OÁV 526 kilométeres és az Arad-Temesvár Vasúttársaság 55 kilométeres bánsági hálózatát 1891. január elsejével állami kezelésbe vette a magyar kormány. A volt magánvasutak (581 km) és a vicinálisok (1379 km) hosszúságú vonalai a Magyar Államvasutak keretei között működtek tovább. A Bánság az ország legsűrűbb vasúti hálózatával rendelkező régiójává vált.

JEGYZETEK

1. Majdán János (2008): Magyarország közlekedése: In. Beluszky Pál szerk. Magyarország történeti földrajza II. Dialog-Campus. Budapest–Pécs. 72–109. old.
2. Horváth Ferenc–Kubinszky Mihály (2003): Vasúttársaságok építkezései a Bánságban Műszaki Szemle 24. szám. 2003. 7–12. old.
3. Kozári Mónika (2003): Tisza Kálmán és kormányzati rendszere. Napvilág Kiadó. Budapest.
4. Majdán János (2000): Az Orient Expressz: a kelet-nyugati kapcsolat. In. Magyarország a (nagy)-hatalmak erőterében. Szerk.: Fischer Ferenc, Majoros István, Vonyó József. Tanulmányok Ormos Mária 70. születésnapjára Pécs. 407–419. old.
5. 1868. XXXVII. Törvénycikk. Budapest, 1896.
6. Majdán János: Helyiérdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon. Budapest, 1998.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Horváth Ferenc–Kubinszky Mihály (2003): Vasúttársaságok építkezései a Bánságban Műszaki Szemle 24. szám. 2003. 7–12. old.
- Kozári Mónika (2003): Tisza Kálmán és kormányzati rendszere. Napvilág Kiadó. Budapest.
- Majdán János (1998): Helyiérdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon. Budapest.
- Majdán János (2008): Magyarország közlekedése: In: Beluszky Pál szerk. Magyarország történeti földrajza II. Dialog-Campus. Budapest–Pécs. 72–109. old.
- Majdán János (2000): Az Orient Expressz: a kelet-nyugati kapcsolat. In. Magyarország a (nagy)-hatalmak erőterében. Szerk.: Fischer Ferenc, Majoros István, Vonyó József. Tanulmányok Ormos Mária 70. születésnapjára Pécs. 407–419. old.