

BAJOR TIBOR*

AZ I. VILÁGHÁBORÚT LEZÁRÓ BÉKESZERZŐDÉS MÁIG TARTÓ HATÁSA A KÁRPÁT-MEDENCE VASÚTHÁLÓZATÁRA

ABSTRACT

The Hungarian railway network with the latest and most advanced in the XIX–XX. at the turn of the century. The railway network plays a crucial role not only within the country's borders, but the whole of Europe. The nationalities wanted to create their own state in the Austro - Hungarian monarchy. The Entente validate their own political and economic interests of the Páruzi peace talks, was used for the national aspirations. The world changes strengthened the political aspirations of the Entente. The strategic interests also justify their decisions. Soviet Russia and the European labor movement organization of great danger to the Entente countries. Politicians of the Entente countries have developed the boundaries of the Central European countries, on the basis of these two reasons. They split up the single railway network in small units. Austria wants now to standardize the components, according to their own interests. Hungary can not promote their own interests in the field of European rail services.

A királyi Magyarország részvétele az európai kereskedelmi szállításokban

A magyar királyság alapvető gazdasági problémája volt évszázadokon keresztül, az európai és ázsiai kereskedelem feltételeinek folyamatos biztosítása. A szállítás formája és eszköze a XIX. század végéig gyakorlatilag szekér, vagy lábön hajtott jóság. A honfoglalást megelőzően már több ezer évvel kialakult a folyókon és az ásott csatornákon történő szállítás a Rajna folyótól a Moszkva folyóig, de a Kárpát-medence országa, a magyar királyság ebben a kapcsolatrendszerben – földrajzi–domborzati viszonyai miatt – nem tudott, illetve csak korlátozott eredményességgel tudott részt venni. Az egyetlen folyó, amely belép, illetve kilép a Kárpát-medencéből, a Duna. (A Duna, mint az európai vízi út része, már a VIII. században felmerül a Frank Birodalomban.) Nyugati irányba a Dunán a középkorban, Bécs árumegállító joga érvényesült, keletre pedig a Vaskapun keresztül a Fekete-tengerre vezet az út és csak hatalmas kerülővel lehet visszatérni Európába. A lábön hajtott jóság és a szekéren szállított áru szállításbiztonsága és mennyisége a tartós megalapozott kereskedelmet nem tette lehetővé.

A vasúti szállítások jelentőségének felismerése a magyar politikában

A XIX. század közepéig a szállítás formája és a kereskedelem helyzete nem változott a Habsburg Birodalom területe és a nyugat-európai országok viszonylatában. Változást a vasút hozott az ország nemzetközi és hazai gazdasági életében. A Habsburg Birodalom Európa egyik legnagyobb területű birodalma, a keleti – nyugati irányú közlekedésben szinte kikerülhetetlen. A birodalom tett is róla, hogy ne lehessen kikerülni. Bécs és Budapest központtal az országhatárokig, illetve a határon túli gazdasági központokig kiépülnek a vonalak még a XIX. század végéig. A vasút adta lehetőségeket meglepően koránt felismerte a magyar politika is, és a kontinensen Angliát követően – Ausztriával egyetértésben – megkezdte a vasúti hálózat kiépítését. A vasúthálózatnak két igényt kellett kielégítenie a kezdetektől fogva:

* Dr. PhD Bajor Tibor főiskolai tanár, International Business School Budapest.

1. a Bécs központú birodalmi érdekeket,
2. a budapesti központú magyar belpolitikai és nemzetközi kereskedelmi érdekeket.

Széchenyi kezdeményezésére elfogadták a Magyarország vasúthálózatának fő tervezett irányvonalai 1836. évi XXV törvénycikket.¹ A törvénycikkben meghatározott fő útirányok:

- „1-ször Pestről Bécs felé Austria határszéléig
- 2-szor Pestről a magyar tengeri rév partokig
- 3-szor Pestről Zimonyig
- 4-szer Pestről Morva és Szilézia széléig
- 5-ször Pestről Galícia határszéléig
- 6-szor Pestről Erdélyig, Kolosvár felé
- 7-szer Pestről Erdélyig, Nagy-Szeben felé
- 8-szor Bécstől, s illetőleg Ausztriának határszéleitől egy részről a magyar tengeri révpartig, más részről Eszékig, s így tovább Török Országig
- 9-szer Bécstől, s illetőleg Ausztriának határszéleitől Magyar Országgon keresztül Krakkóig
- 10-szer Nagy-Szombattól Kassáig
- 11-szer Kassától Krakóig
- 12-szer Miskolcztól Galíczia s Orosz Ország felé
- 13-szor Sziszeztől a magyar tengeri révpartokig”²

A megnevezett útirányok országhatáron kívüli célállomásai:

- 1-es vonal az osztrák birodalom fővárosa, amelynek gazdaságilag és politikailag alárendelt másodközpontja Budapest. Az osztrák birodalmi határokon belül érvényesített politikai akarat alapján (Andrássy gróf birodalmi miniszter által megformált politikai akarat a realizmus elhárítása érdekében) Budapesttel azonos szintű másodlagos közlekedési központ nem tud kialakulni. Prága, Zágráb, Krakkó közlekedési központ szerepe nem terjed ki az osztrák birodalom egészére, csak térségi (birodalmon belüli regionális) központ.
- A 2-es vonal célja a sajátos magyar nemzetközi kereskedelmi és gazdasági érdekek alapvető megvalósítása feltételének megteremtése: tengeri kikötői összeköttetés biztosítása az ország különböző belső gazdasági központjaival. Ez a közlekedési összeköttetés szükséges feltétel az osztrák birodalmon belüli Magyarország bármilyen szintű önálló nemzetközi kereskedelme megteremtéséhez. Ez a vasútvonal azonban nem csak a magyar királyság egészének, hanem a királyságon belül kialakult, vagy kialakuló régiók – önálló gazdasági térségek – erősödéséhez is hozzájárult. A későbbiekben az 1921. évi XXXIII. törvénycikkben ez konkrét megfogalmazásra is kerül, mint különleges Cseh-Szlovák érdek.
- A 3-a és a 8-as vonal a hagyományosnak mondott Kelet-Balkán és Törökország felé megvalósuló kereskedelem érdekeit szolgálta. Ennek a vonalnak kiépítése a Közékelet és a Balkán felől érkező kereskedelmet Budapest és ezen keresztül Bécs irányába kívánta terelni.
- A 4-es vonal a mindenkor magyar királyság régi nagy álmát kívánta megvalósítani: Bécs, mint kereskedelmi útvonal kikerülését. (E terv megvalósítása érdekében már az 1335-ben megszervezett visegrádi királytalálkozón Károly Róbert magyar, János cseh és III. Kázmér lengyel király, valamint a Német Lovagrend, Károly morva örgróf, I. Rudolf szász és III. Boleszló sziléziai-legnicai herceg vett részt.) A valóságban ezt a tervet sohasem sikerült megvalósítani.
- Az 5-ös, 11-es és 12-es útvonal gyakorlatilag egy célt szolgált: az orosz cári birodalom, az osztrák birodalom, valamint azon belül Magyarország közötti gazdasági

kapcsolatok kiépítését és eredményes megvalósítását, valamint Galícia bekapcsolását a birodalom gazdasági életébe. Az első, Varsót elérő vasútvonalat, a Varsó–Bécsi Vasutat 1845-ben nyitották meg. (Csak 1862-ben nyitották meg a Varsó–Szentpétervár vasútvonalat) A Varsó – Krakkó – Zsolna – Pozsony – Bécs vasútvonal mellett kiépült a Varsó – Krakkó – Zsolna – Kassa – Miskolc – Budapest vasútvonal is. Galícia felé egy másik útvonal is kialakult a XIX. száza utolsó negyedében – a magyar Észak-keleti vasút hálózat – amely a történelmi Vereckei-hágón keresztül valósította meg a közvetlen kapcsolatot. Az 1884. május 8-i jegyzőkönyvben a Lawoczne–országhatár vasútvonal üzemeltetését a cs. kir. államvasutak átengedték a Magyar Északkeleti Vasúttársaságnak. Ezt követően 1888. október 8-án Baross Gábor jóváhagyta a Magyar Északkeleti Vasúttársaság és a Császári– Királyi Osztrák Államvasutak Vezérigazgatósága által megkötött szerződést a Gácsországot és Magyarországot összekötő vasútvonalról, az átrakó és raktározó pályaudvarról.³

- A 6-os és a 7-es vonal Erdélyen és azon keresztül a Román Királyságon és Bulgárián át Törökország felé az északi kapcsolat biztosítása. Ezzel az osztrák császárság biztosította a maga számára Törökország kizárólagos vasúti összeköttetését Európában. Az erdélyi, szerbiai és horvát vonalak biztosították a magyar királyság nevezett részeinek vasúti összeköttetését az adriai-tengeri kikötővel.
- A 13-as vonal a Magyar Királyság vasútvonalainak összeköttetését biztosította az Adriai-tenger felé.

A vasútvonalak kiépítése minden esetben hurkot alkotott. A vágányokat csak egy nyomtávon építették meg, ezért minden vonalon fel kellett készülni az esetleges üzemzavarokra és biztosítani kellett a két irányú megközelítést. A vasútvonalak nyomvonalának ezen kívül több feltételnek kellett megfelelnie:

1. Az előbbieken megfogalmazott kereskedelmi igény az ország részegységeinek és a tengeri kikötő összeköttetésének biztosítása
2. az ország részegységeiben található és meg-, illetve kitermelt nyersanyagok eljuttatása az ipari,- mezőgazdasági feldolgozó központokba (a XIX. század alapvető gazdasági szükségszerűsége)
3. a belső piac kiépítése és stabilizálása
4. A nemzetközi gazdasági és kereskedelmi kapcsolatok kiépítése az ország lehetőségeinek és igényeinek megfelelően
5. Az európai kereskedelmi és gazdasági pozíció stabilizálása és megerősítése

Az Osztrák – Magyar Monarchia vasúti hálózatának kiépítése

A Magyar Királyság európai színvonalú vasúthálózata a XX. század elejére kiépült, a megfelelő többirányú határátmeneti pontokkal és a belső gazdasági szükségszerűségeknek és igényeknek megfelelően. Az országos közúthálózat a vasúti szállítás igényeinek megfelelően alakult ki, illetve alakították ki.⁴ Minden településen – ahol volt vasútállomás – biztosítani kellett az állomáshoz való biztonságos eljutást, a mezőgazdasági termékek szállításának feltételeit. Ezzel Magyarország nemcsak a belső piacait tudta egységes rendszerbe szervezni, hanem európai gazdasági pozícióját is folyamatosan, sikeresen erősítette. A mezőgazdasági termékek szállítása a feldolgozó üzemekbe, a feldolgozást követően a késztermék eljuttatása az európai piacokra megvalósult. A biztonságos szállítás megszervezését követően az osztrák birodalmon belül és az európai gazdasági viszonylatban is a magyar gazdaság rendkívüli fejlődést produkált. A XX. század elejétől kezdve az európai és a nemzetközi mezőgazdasági export piacon a magyar gazdaság versenytársa válik.

Az Osztrák Császárság vasúti hálózatával közösen a magyar vasút Európában szinte kikerülhetetlen, így komoly politikai tényezővé válik a világpolitikában. Sőt az osztrák birodalmi érdekek európai és bizonyos értelemben világpolitikai szinten is megjelennek. Európa közepén európai és világhatalmi pozícióra törő – ma úgy mondanánk szállítás logisztikai – gazdasági hatalom. (Ezt a hatalmat saját fejlesztésű mozdony- és vagonparkkal, valamint, Ausztria – Magyarország határain belül létesített, de nemzetközi forgalmat lebonyolító közlekedési csomópontok – bajai dunai hajókikötő – kiépítésével erősítette.) Ez a pozíció a magyar gazdasági szereplők érdekeivel egybeesett, sőt erősítették a folyamatot. 1905-re gyakorlatilag az osztrák birodalom területén és így természetesen a magyar királyság területén is kialakult a vasúthálózat, amely alapjaiban a mai napig nem változott, illetve nem bővült új vasútvonalakkal.

Az I. világháborút követő változások Közép-Európában

A világháborút követő nemzetközi történelmi – politikai – gazdasági változások a pozíció jelentőségét felerősítik. A Kelet és Közép-európai, balkáni politikai változások kikényszerítik, hogy a világ- és európai politikai hatalmat gyakorlók érdekeik szerint a magyar és osztrák vasúti rendszert – felhasználva a közép-európai népek politikai önállósodásának törekvéseit – elemeire szedik szét, úgy, hogy egyetlen kialakult új állam se kerülhessen meghatározó helyzetbe.⁵ A magyar vasúti rendszer még mindig – a döntést követő közel 100 év után – abban a helyzetben van, amibe 1920-ban került. Ez a helyzet ma Magyarország gazdasági fejlődésének az egyik alapvető akadálya.

Közép- és Kelet-Európában az első világháborút követően meglehetősen - politikai és gazdasági értelemben – bonyolult helyzet alakult ki, amely meghatározta a magyar királyság jövőjét.

1. Az Osztrák – Magyar Monarchiából kialakult utódállamok, amelyek:
 - a) európai viszonylatban sajátos nemzetközi szerepet kaptak,
 - b) saját önállóságukat, Ausztriától és Magyarországtól való függetlenségüket kívánták megvalósítani
 - c) saját belső és nemzetközi helyzetüket kívánták megerősíteni
2. Szovjet-Oroszország létrejötté, és annak hatásai az európai politikai viszonyokra
 - a) a kommunista világforradalom lehetősége és eseményei Európában
 - b) a Magyar Tanácsköztársaság és hadászati eredményeinek hatása

Az Osztrák – Magyar Monarchiában a magyar részről elutasított „trializmus” következtében felerősödött – a német és cigány nemzetiséget kivéve – a nemzeti önállósodási törekvés. Ez a nemzeti törekvés párosult a Pánszlávizmus törekvéseinek elutasításával, főként 1917 után. Ezért két alapvető érdek jelent meg a közép-európai közlekedési helyzetben. A közlekedés ne szolgálja a magyar vagy osztrák érdekeket, de ne szolgálja a pánszláv – jelen esetben a szovjet-országi – érdekeket sem. Az osztrák és a magyar vasúthálózat megépítése során kialakított, a vasúti szállítás Bécs és Budapest indító és érkező állomás pozícióját felváltotta az utódállamok fővárosa. Így a belső szállítások esetében:

1. Galíciában Varsó és Kijev
2. Szlovákiában (Felvidék) Pozsony és Prága
3. Erdélyben Bukarest
4. Szerbiában (Dél-vidék) Belgrád
5. Horvátországban és Szlavóniában Zágráb és Ljubljana

A nemzetközi szállítások esetében:

1. Galícia: a Varsó – Németország szállítási vonal
2. Cseh-Szlovákia: Pozsony – Prága – Németország
3. Románia: Bukarest – Belgrád – Zágráb – Ljubljana – Olaszország – Franciaország

A változások következtében:

- Bécs és Budapest elvesztette a közép-európai meghatározó szállítási központ szerepét
- az ország különböző – gazdasági szempontból meghatározott – fő- és alközpontjait összekötő „pókháló szerű” vasúti hálózat egyközpontú sugaras rendszerűvé vált.
- Európai viszonylatban Ausztria és Magyarország szállítási nagyhatalomból periférius kikerülhető országgá vált, Európa közepén.

A Magyar Tanácsköztársaság megalakulásának hatása

Az Osztrák – Magyar Monarchia vasúthálózatának feldarabolásához nagyban hozzájárult a közép-európai nemzetiségek önállósodásán kívül Szovjet-Oroszország létrejötte és az ebből fakadó európai politikai viszonyok alakulása. A XIX. század közepétől egyre erőteljesebben terjed az egész világon – főként Európában – a politikai és gazdasági munkásmozgalom ideológiája. A K. Marx-által kidolgozott elméletet V. I. Lenin átdolgozta és radikalizálta.⁶ a bolsevik hatalom – a világforradalom eszméje alapján – a proletárforradalom exportjára törekedett.⁷ Az első világháborút követően több országban alakult Tanácsköztársaság és ezek a megalakult proletárdiktatúrák keresték a közvetlen összeköttetést Szovjet-Oroszországgal. Szovjet-Oroszországon kívül a Magyar Tanácsköztársaság volt a legerőteljesebb és a legtovább fennálló Európában, amelyik teljesítette is a világforradalom internacionalista eszméjét. A Párizsi béketárgyalásokon résztvevő és diktáló antant államok céljai csak a következők lehettek:

- az európai tanácsköztársaságok felszámolása
- a Magyar Tanácsköztársaság felszámolása mellett, a politikailag és gazdaságilag ingatag Közép-Európában egyetlen utódállam se tudja majd a közlekedési kapcsolatot (a kor legfejlettebb közlekedési eszköz, a vasút) önmagában kialakítani. (Kárpátalja ezért került Szlovákiához, ezt megelőzően sem a románok, sem a szlovákok nem tartottak rá igényt.)⁸

A döntés elérte a kívánt hatást. Az Osztrák – Magyar Monarchia utódállamai közül egy sem képes önálló európai vasúti szállítási funkciót betölteni. Az együttműködésre kényszerülő országok:

Németország felé:

- a) Ukrajna – Szlovákia – Csehország – Ausztria
- b) Ukrajna – Magyarország – Ausztria
- c) Románia – Ukrajna – Szlovákia – Lengyelország
- d) Románia – Magyarország – Ausztria
- e) Románia – Szerbia – Horvátország – Ausztria

Olaszország felé:

- a) Ukrajna – Szlovákia – Ausztria
- b) Ukrajna – Magyarország – Ausztria
- c) Románia – Magyarország – Ausztria
- d) Szerbia – Horvátország – Szlovénia

Ha az útvonalakat megvizsgáljuk, Ausztriát láthatjuk a legmeghatározóbb pozícióban. Mint egy tölcser, úgy gyűjti össze a forgalmat. Ausztria törekszik is pozíciója további erő-

sítésére. A magyar, román, bolgár, szerb, horvát, szlovén és szlovák vasúti teherszállításban tulajdonossá, vagy a legnagyobb szolgáltatás megrendelőjévé vált. (az ukrán – magyar vasúti határforgalmi egyeztetésen az osztrák állami vasút képviselői is részt vesznek)

Konklúziók

Magyarország pozíciója az európai vasúti szállítások területén gyakorlatilag nem változott 1920-óta. Ezt az alábbi pontokban foglalhatjuk össze:

a) A vasúti hálózat jellemzői:

- A XX. században új vasútvonal nem került megépítésre az országhatáron belül. (a szlovén – magyar vasúti összeköttetés nem új vonal, hanem a régi – használaton kívüli vonal – felújítása.) A magyar vasúti hálózat rendkívül elhanyagolt. A jelenlegi fővonalai felújítások nem terjednek ki a mellékvonalakra.
- Az országhatárokon kívül került – a nemzetközi vasúti szállításokban fontos szerepet betöltő – vasútvonalak pótlására semmilyen kísérlet nem történt.
- Az országhatárok meghúzásával kialakult – Budapest központú – sugaras vasúti hálózat hátrányainak felszámolására szintén nem történt semmilyen lépés.
- A magyar vasúti hálózat csomópontjai – a Kárpát-medence térségében – elvesztették jelentőségüket. Tényleges kísérlet a folyamat megállítására nem történt az elmúlt közel 100 év alatt.

b) A vasúti teherszállítás jellemzői:

- A nemzetközi teherszállításban való részvétel Magyarország számára esetlegessé vált. A határok kialakításával Magyarország a Kárpát-medencében kikerülhetővé vált. Ez alapján egyetlen utódállam számára sem szükségszerű az országunkon keresztül elérni más európai országot.
- Az 1948–1990. közötti időszakban Magyarország a szövetséges államok együttműködése keretében jelentős szerephez jutott a tranzitszállításokban (szovjet – EGK viszonylatban), de 1990 után Magyarország politikai indítékok alapján a kapcsolatot felmondta. A lengyel kíméletlen érdekvényesítési törekvések következtében ezt a pozíciót szinte lehetetlen visszaszerezni, most már az EU és Oroszország közötti szállításokban

c) Az osztrák törekvések következményei:

- Ausztria kihasználja, hogy a közép-európai vasúti teherszállítások irányító és szervezési központja Bécs így – akár csak a középkorban – meghatározó szerephez jutott a nyugat-európai országok felé irányuló szállításokban.
- Az osztrák állami vasúttársaság teherszállító üzletága vagy felvásárolta, vagy meghatározó megrendelője a magyar, szlovén, román, bolgár, horvát, szlovák vasúti teherszállítási üzletrészeket, üzletrészeknek

JEGYZETEK

1. Gulyás László (2009/a): Reformkori kísérletek a gazdaság fejlesztésére. In. Gulyás László (szerk.): A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó. 31-44.old.
2. 1836. évi XXV tv.
3. A szerződés fontosabb tartalmi elemei a következők voltak: „I. cikk. Jelen szerződés alapját képezik a magy. kir. közlekedésügyi minisztériumban Budapesten 1884. évi május hó 8-áról a cs. kir. osztrák kormány képviselőivel felvett jegyzőkönyv és az, ezen jegyzőkönyvhöz kiegészítő alkatrészként hozzáfűzött „Határozmányok a Lawocznétól az ország határáig terjedő vasúti vonal-

- rész üzletvitelére vonatkozólag és a lawocznei pályaudvar közös használata iránt”. Ezen iratok jelen szerződéshez, mint ennek kiegészítő alkatrészei hozzáfözzvék”.²²
4. Gulyás László (2009/b): Regionális folyamatok a 19. században. In. Gulyás László (szerk.): A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó. 93-95. old.
 5. Gulyás László (2009/c): Az első világháború és a Trianon következményei a magyar gazdaságra In. Gulyás László (szerk.): A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó. 101-112. old.
 6. V. I. Lenin (1903): Mi a teendő?
 7. Internacionálé 1919. március 6.
 8. Szász Zoltán szerk. (1986): Erdély története I-III. kötet. Budapest. Akadémia Kiadó.

FELHASZNÁLT IRODALOM

1836. évi XXV tvc.

- Bajor Tibor (2001): A folyami szállítástól az autópályáig XXI. Század. Általános Vállalkozási Főiskola Tudományos Közlemények 2011/szeptember.
- Bajor Tibor (2012). Lehet-e Magyarország Európa logisztikai központja? Magyar Logisztikai Évkönyv 2012. Magyar Logisztikai Egyesület. Budapest.
- Bajor Tibor-Prykhodko Volodimir (2014): Kárpátalja logisztikai rendszere. Köztes-Európa 2014/2-3. szám
- Erdősi Ferenc (2000): A közlekedés fejlődésének területpolitikai vonatkozásai és hatása a területekre és településekre Magyarországon 1944-ig OKTK Pécs.
- Erdősi Ferenc (2010): A visegrádi országok vasúti közlekedése MÁV Budapest.
- Frissnyák Zsuzsa (2009): Volt egyszer egy vasút. Indóház kiadó. Budapest.
- Gulyás László (2009/a): Reformkori kísérletek a gazdaság fejlesztésére. In. Gulyás László (szerk.): A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó. 31-44. old.
- Gulyás László (2009/b): Regionális folyamatok a 19. században. In. Gulyás László (szerk.): A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó 93-95. old.
- Gulyás László (2009/c): Az első világháború és a Trianon következményei a magyar gazdaságra In. Gulyás László (szerk.): A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó. 101-112. old.
- Hajdú Zoltán (2001): Magyarország közlekedési földrajza Dialóg-Campus. Budapest-Pécs
- Lenin V. I. (1903). Mi a teendő?
- Macmillan, Margaret (2001): Peacemakers Six months that changed the world. Jonh Murray. London
- Szász Zoltán szerk. (1986): Erdély története I-III. kötet. Budapest. Akadémia Kiadó.
- Széchenyi István (1987): A magyar közlekedési ügyről. Könyvtérképesítő Vállalat. Budapest.

Internetes források

<http://www.railcargo.hu/hu/>

<http://www.regionalbahn.hu/2011/06/rail-cargo-hungaria-allami.html>

A magyar királyi államvasutak és a kezelésükben lévő helyi érdekű vasutak térképe.
<http://www.vasutallomasok.hu/terk/MAVterkep.jpg>

2005-ös magyarországi vasúti térkép. <http://www.vasutallomasok.hu/terk/mav2005.jpg>

Tarján M Tamás (2015): 1919. március 6 I. Internacionálé 1919. március 6. Rubicolnine. 2015. április 6.