

MISZLAY ZSOLT*

KÁRPÁTALJA VASÚTHÁLÓZATÁNAK ALAKULÁSA AZ 1939-ES TERÜLETVISSZACSATOLÁS KÖVETKEZTÉBEN

THE SUB-CARPATHIAN RAILWAY NETWORK'S CHANGE UNDER THE TERRITORY REANNEXATION IN 1939

ABSTRACT

After the decision of Trianon the Hungary's area and railway's network were grown by the decisions of Vienna in 1938 and 1940, further the Sub-Carpathia recovery in 1939 and Délvidék recovery in 1941. The World War Two's federal system and the military and political situation bringing to Hungary's role, and this case row got to the first Vienna decision in 2th November 1938. In this decision case Hungary got with the highlands areas together 1042 km normal, and 42 km a narrow track gauge railway line. In the spring of 1939 were the next area revision In Kárpátalja, and Hungary got back and made new normal, and narrow track gauge railway line. This following the second Vienna decision on 30. 08. 1940, and it were feedback Észak Erdély and Székelyföld to Hungary. In this decision case Hungary got 1860 km normal, and 423 km a narrow track gauge railway line. Beetween the world wars, the last moment were the occupation of the Délvidék, and the Hungarian ralwys grown 12742 km long. This study presentation the Sub-Carpathian situation around 1930–1940.

1. Vasúti rendezés az első világháborút követően

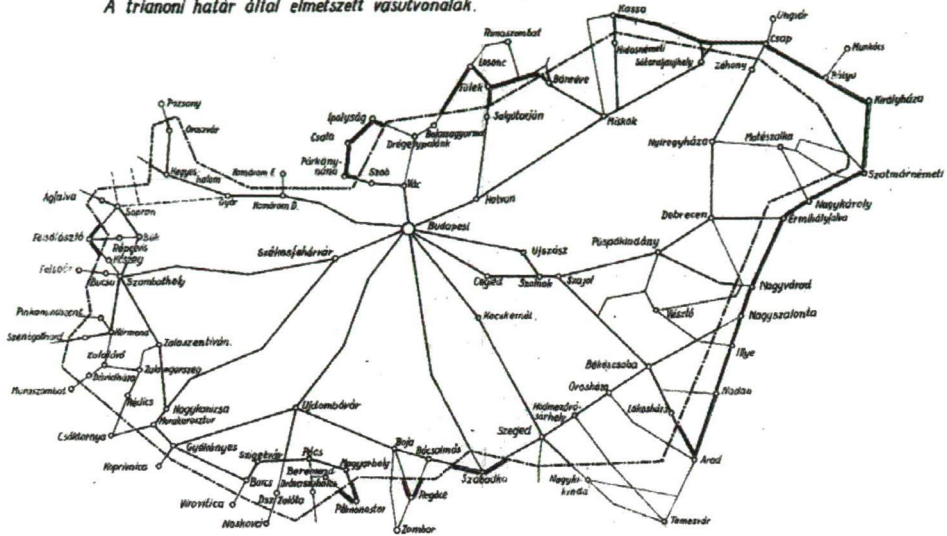
A trianoni békediktátum következtében Magyarország elvesztette közlekedési infrastruktúrájának nagyobbik részét, amely az utódállamokhoz került. A hirtelen összezsugorodott hálózat nemcsak méretében változott, hanem szerkezetében torzult, ezért jóval kedvezőtlenebb lehetőségeket biztosított a közlekedésre. A megmaradt, jóval kisebb infrastruktúra üzemeltetése kevésbé lehetett gazdaságos. Az elcsatolásból adódó veszteségeket az országot megszálló idegen hadseregek harácsolásai tették teljessé. Az ország közlekedésének trianoni veszteségei nagyjából ugyanolyan mértékűek voltak, mint területi veszteségeink. A vasúthálózatnak csak 38%-a, a járműállomány 44%-a maradt meg.

A trianoni határok mintegy félszáz magyar vasútvonalat vágtek ketté, elszakították egymástól a nagyvárosokat és mezőgazdasági környezetüket. Különösen sok közlekedési nehézség keletkezett Salgótarján, Sátoraljaujhely, Sopron, Szeged, Baja térségében. A MÁV által kezelt 144 HÉV társaságból 60-nak, a 21 önálló HÉV társaságból 6-nak maradtak Magyarországon vasútvonalai. A megmaradt HÉV vonalak hossza 4797 km volt. A fővasúti magántársaságok közül teljes hosszában elkerült a Kassa–Oderbergi Vasút, részben a Déli Vasút, az Arad-Csanádi Egyesült Vasutak és a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút vonalhálózata. A megmaradt normál vonalhossz 8705 km-t tett ki.

* Adattárvezető főmuzeológus, PhD doktorjelölt, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Budapest.

1. térkép. A trianoni határ által elvágott magyar vasútvonalak
Map 1. The Hungarian railway lines cut off by the border of Trianon

A trianoni határ által elvágtatott vasútvonalak.



Forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Fotótára

Hasonlóan súlyos veszteségek érték a hazai vasút járműállományát és egyéb berendezéseit. A MÁV 4887 gőzmozdonyából 1528 db, 4725 személykocsijából 2031 db, 36 866 teherkocsijából 16 294 db maradt.

Igen nehéz helyzetbe kerültek az elszakított területeken szolgálatot teljesítő magyar vasutasok, közülük sok ezer család a menekülést választotta, egy részüket el tudta helyezni a MÁV, más részüket nyugdíjazták.

1. kép. MÁV személyzet az 1930-as években
Picture 1. MÁV staff in the 1930 years



Forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Fotótára

A trianoni határok megvonásában a vasútvonalak meghatározó jelentőségük voltak: a határok összes hosszának kb. 40%-ánál – közel 1000 km-en – a vasútvonalak voltak a legfontosabb tényezők. Ebben az utódállamok gazdasági, illetve stratégiai érdekei érvényesültek. Az elcsatolt egyes vasútvonalak felhasználásával szomszédaink hamarosan egységes vasútrendszert alakítottak ki, amely a trianoni határral párhuzamosan haladva lehetővé tette, hogy a vasúti forgalom elkerülje Magyarországot. Egészen nyilvánvaló ez a Kassa–Csap–Nagykároly–Nagyvárad–Arad–Temesvár–Szabadka–Gombos vonal esetében.

Az országcsönkítés utáni időkben közlekedési szempontból a megmaradt vasúti pályák, berendezések és a járműpark elfogadható állapotba helyezése volt az elsődleges. E mellett, a megmaradt vonalak helyreállítása után – szükségképpen – új vonalrészek építésére is sor került.¹ A sok igény ellenére a gazdasági nehézségek, elsősorban az egyre növekvő infláció miatt a két világháború között a megcsönkített ország területén kevés új vasútvonal épült. A MÁV és a HEV társaságok megkezdték ugyan 1920–21 folyamán néhány építkezést, de rövid idő múltán ezek abbamaradtak a szükséges források hiánya miatt.

A korszakra jellemzőek a nagyszabású második vágány építések, amelyekkel a fővonalak átbocsátóképessége jelentősen megnövekedett. Ennek fontosságát kiemelte az a tény, hogy a Trianon után megmaradt fővonalak második vágányának jó részét fel kellett bontani. A vágányhálózat állapotának javításában nagy fontosságúak voltak az új sínekkel végzett felépítménycserék. Ezeknek az éves üteme jelentősen növekedve, 1920–45 között 2636 km-t ért el.

2. A területrevízió vasútra gyakorolt hatásának rövid összefoglalója

A Trianon utáni Magyarország területének és ezzel vasúthálózatának növekedése az 1938. és 1940. évi bécsi döntéseknek, továbbá Kárpátalja 1939. évi és a Délvidék 1941. évi visszaszerzésének nyomán következett be.

Magyarország második világháborús szerepvállalását nagyban előidéző szövetségi rendszer és katonai, politikai helyzet eredményeképpen került sor az első bécsi döntésre 1938. november 2-án. A döntéssel Magyarország megkapott a felvidéki területtel együtt 1042 km hosszúságú normál, illetve 42 km keskeny nyomtávolságú vasútvonalat. Ezzel visszakerült a Budapest–Pozsony fővonal Budapesttől Szencig terjedő része, továbbá újra a hazai vasúthálózat része lett Érsekújvár, Losonc, Kassa. A vasúthálózat ezzel közel 9000 km-re növekedett.

1939 kora tavaszán a kárpátaljai területi revízió is megtörtént. A visszacsatolással újabb 1362 km hosszúságú normál, illetve 218 km keskeny nyomtávolságú vonallal gyarapodott a magyar vasúthálózat, elérve a 10 582 km-t. Kárpátalján a visszacsatolás révén az Ungvár–uzsoki, a Munkács–szkotárszakai és a Csap–Huszt–körösmezei fővonalak teljes hosszban magyar területre kerültek. Ismét magyar területen működött a közel 80 km hosszú Taracsvölgyi Erdei Vasút.² Ezen felül 1940-ben Taracköz és Aknaszlatina között egy új, 16 km hosszú, normál nyomtávolságú vasutat építettek.³

A második bécsi döntés értelmében 1940. augusztus 30-án Észak-Erdélyt és Székelyföldet Magyarországhoz csatolták. E döntéssel Magyarország 1860 km normál, valamint 423 km keskeny nyomtávolságú vasúttal gyarapodott és a teljes vasúthálózat hossza 12 864 km lett. Az új államhatár azonban Kolozsvár alatt kettévágta a Kolozsvár–Tövis–Brassó vasútvonalat, ezzel megszakadt Székelyföld vasúti összeköttetése az anyaországgal.⁴

A két világháború közötti magyar területrevízió utolsó mozzanata volt a Délvidék megszállása. A Bácska, a Muraköz és a baranyai háromszög elfoglalásával az új természetes

határt délen a Dráva, majd a Duna, keleten a Tisza képezte. E területek visszacsatolásával a MÁV vonalhálózata 1147 km-rel növekedve, elérte a 12 742 km-t.

A teljes magyar vasúthálózat 14 012 km lett, ebből 12 784 km volt normál, 1227 km pedig keskeny nyomtávolságú. A délvidéki vasútvonalak visszacsatolása lehetővé tette a Dunántúl közvetlen vasúti összeköttetését Nagyváraddal és Kolozsvárral.⁵

Jelen tanulmány a kárpátaljai revízió vasúti helyzetét mutatja be. Ez itt furcsa, hogy a 4. oldalon kezdődik a tanulmány valódi témája.

3. A Kárpátaljai politikai helyzet a visszacsatolást megelőzően

A részletekhez szükséges a korabeli közhangulat és politikai események bemutatása jelen szempontunk szerint. Szerintem ez az egész rész egyáltalán nem illik ide, egyáltalán nem szükséges a vasúti ügyek megéréséhez.

Az első bécsi döntést követően Kárpátalján is felerősödtek a nacionalista törekvések, új lendületet vettek az ukrán szervezkedések. Létrejött az Ukrán Népi Védegylet, illetve megalkult az Első Ukrán Központi Nemzeti Tanács, valamint helyileg a Podkarpatszka Rusz Nemzeti Tanácsát, amely első memorandumában kinyilatkoztatta, hogy magát az önrendelkezéssel és önkormányzattal bíró összes ruszin terület egyetlen törvényes képviselőjének tartja. Az autonóm kormány hivatalos neve Podkarpatszka Rusz Minisztertanácsa, miniszterelnöke Bródy András, az Autonóm Földműves Szövetség elnöke lett. Bródy Ungváron kijelentette: kormánya minden tőle telhetőt megtesz annak érdekében, hogy egységes szabad államban egyesítse a ruszin területeket a Poprád folyótól a Tiszáig. Megbízottait elküldte Berlinbe, Komáromba és Budapestre is. A szintén kormánytag Fenczik István, az ún. „a feketeinges kárpátorosz fasiszták” vezetője szerint „Munkáctól Kamcsatkáig az oroszország egysége”, a „Poprádtól a Tiszáig terjedő területekről senkinek se engednek át egy tapodtat sem”. Hivatkozás? A Ruszin Nemzeti Tanács népszavazást követelt a terület sorsáról. 1938. október 26-án Bródyt hazaárulás vádjával letartóztatták, a csehszlovák kormány lemondatta többek között Fenczik István minisztert is.

Amikor Németország Csehszlovákia felszámolására készült, a német kormány bizonyos feltételek teljesítése esetén engedélyezte a magyar kormánynak Kárpát-Ukrajna, azaz Kárpátalja megszállását és bekebelezését. Ezen feltételek egyike volt, hogy Magyarország számoljon Kárpátalja területén a német közlekedési szükségletekkel.⁶ 1939. március 15-én a német csapatok bevonultak Csehországba és Morvaországba. Szlovákiában német ellenőrzés és védelem alatt álló állam jött létre. A kárpát-ukrán kormány élére Volosint nevezték ki, aki kijelentette, hogy ragaszkodik az Első Központi Ukrán Nemzeti Tanács határozata értelmében Kárpáti Ukrajna etnográfiai integritásához, a néprajzi határokhoz, elutasítja a népszavazást. Volosin kárpátukrán államát, amelynek új központja Huszt lett, a hitleri Németország konzuli képviselő fenntartásával ismerte el. A gyakorlati jelentőségtől megfosztva, 1938. november 22-én Prágában jóváhagyták a Podkarpatszka Rusz autonómiájáról szóló alkotmánytörvényt.

A kárpátaljai magyarok abban bíztak, hogy eredményesen beleszólhatnak a dolgok menetébe. A magyar hazához való visszatérés eufórikus érzése mellett megjelent egy másféle hang is. Miről is van szó? Az első világháború után megszületett egy addig nem létező politikai terület, amely ezután különböző hivatalos neven futott az épp aktuális rendszer függvényében. Volt erdélyi, felvidéki gondolat, regionális összetartozás, ugyanakkor addig nem létezett Kárpátalja tekintetében. A kárpátaljaiság gondolata viszont meglepően gyorsan teret nyert, amihez elsősorban a magyarok ragaszkodtak. Hiszen a korszak irredenta mozgalmainak hatására nagymértékben felszínre került a „mindent vissza” gondolat, azaz a Trianonban elcsatolt területek visszacsatolásának eszménye.

A kárpátaljai magyarok önálló pártpolitikát folytattak, külön pénzügyi támogatást kaptak Magyarországról. Magyarország mindent megtett Kárpátalja egészének visszaszerzése érdekében. 1938 őszén Kozma Miklós irányításával diverziót szerveztek az ún. „Rongyos Gárda” bevetésével, ugyanakkor az ukránok fegyverrel is törekedtek céljaik eléréséhez, megjelentek fegyveres csoportok, pl. a Szics Gárda alakulatai. Terrorakciókat hajtottak végre Kárpátalja magyar lakossága ellen.⁷

A pontos hadi eseményeket és részleteket mellőzve a konkrét tények a következők: Hitler 1939. március 12-én közölte Sztójay Döme berlini követével, hogy amikor a német csapatok megszállják Szlovákiát, a magyar csapatok elfoglalhatják Kárpátalját. A döntő események 1939 tavaszán zajlottak. A magyar hadsereg március 15-én bevonult Kárpátaljára, a kárpát-ukrán kormány a németek közbelépését kérte, erre azonban nem került sor, hiszen előzőleg már engedélyezték az akciót. A magyar csapatok 10 700 négyzetkilométeres, 550 000 fős lakosságú területet foglaltak el.

A ruszinlakta területeket a vármegyerendszertől elkülönülő közigazgatási terület, az Ungvár székhelyű Kárpátaljai Kormányzóság egyesítette. Külön érdekessége ennek a területnek, hogy nem voltak mindenütt szabályosan meghúzott határok, éspedig amiatt, hogy egy-egy település két-két közigazgatási területhez is tartozhatott. Így például Ungvár a kormányzóság és ezen belül az ungi közigazgatási kirendeltség székhelye, valamint Ung vármegye székhelye is volt, Munkács pedig a kormányzóság beregi kirendeltségének székhelye és a Beregszász székhelyű Bereg vármegyének is része volt. Tanügyigazgatás tekintetében a határ akár az iskolaépület fala is lehetett; tannyelvtől függően a kassai, a szatmárnémeti vagy a kárpátaljai tankerülethez tartozott.

4. A Kárpátaljai vasúti revízió

A korábbiakban említettük, hogy 1939 kora tavaszán a kárpátaljai területi revízió megtörtént. A visszacsatolással újabb vonalakkal gyarapodott a magyar vasúthálózat, valamint új vasútvonalakkal is gazdagodott a térség.

A következőkben mindezen vasútvonalak alakulásának gazdasági hátterét vázoljuk fel. Lényegében 1872 és 1919 között alakult ki a kárpátaljai vasúthálózat, amíg Kárpátalja a történelmi Magyarország szerves része volt.

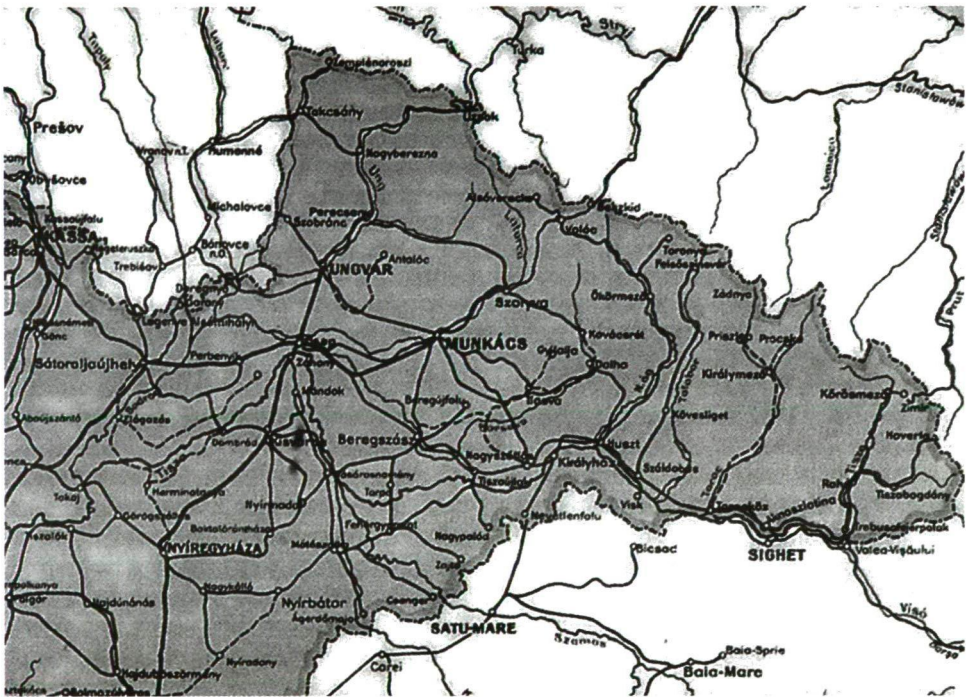
Az 1939 márciusi terület visszacsatolás után a magyar kormányzat jelentős vasúti fejlesztéseket is kezdett és 1939–1943 között összesen 22 millió pengőt költött erre a célra. Az összeg nagyságát érzékelteti, hogy ezt megelőzően a csehszlovák vezetés a Felvidéken és Kárpátalján a Trianoni döntés óta eltelt közel húsz év alatt átszámítva összesen 26 millió pengőt költött hasonló célokra.

Új munkaalkalmat teremtve ismét üzembe helyezték Perecseny járási székhelyen az ún. erdei vasút ipartelepét és javítóműhelyét, valamint kiegészítették a Turja-völgyi vasút mozdony- és kocsiparkját. 1939 nyarán 12 km erdei vasutat építettek a Bustyaházi Erdőigazgatóság területén, közel 3000 embernek munkaalkalmat biztosítva.⁸

A magyar vasúti beruházások közt Kárpátalja tekintetében a legfontosabb a Taracköz és Aknaszlatina közötti pálya megépítése volt, amellyel az ún. „aknaszlatinai sóvidéket” kapcsolták be az országos vonalálózatba. Erre azért volt szükség, mert a Huszt–Kőrösmező-országhatár vasúti fővonal Taracköz községnél átlépte a Tisza folyót és annak bal partján, román területen haladt tovább és Máramarossziget érintése után csak Terebesfejérpatak község előtt tért vissza Kárpátaljára. A korábbi kárpátaljai csehszlovák-román, de az új magyar-román határ is elvágtá a Máramarosszigetről kiágazó Máramarosi HÉV aknaszlatinai normál nyomtávolságú vonalát és megszakította az összeköttetést a sóvasút keskeny

nyomtávú pályáján is. A magyar kormány 1939 tavaszán döntött a Taracköz és Aknaszlatina közötti vasútvonal megépítéséről, amelynek terveit a MÁV Építőfelügyelőség készítette el. Összesen 320 ezer m³ földet mozgattak meg, a munkában mintegy 1200 kubikos és 1000 munkás vett részt. A 16,9 km hosszú pályát a MÁV Építőfelügyelőség fektette le.⁹ Más adat szerint 13 km hosszú vasút épült, ahol a környék szinte valamennyi, szám szerint 2600 munkását csaknem állandóan foglalkoztatták, összesen 380 ezer m³ földet mozgattak meg.¹⁰ A vasúton hat híd épült, ezek közül a leghosszabb 49,48 méter volt. A pályán 16 esőáteresztőt, egy kisvasúti alul-, illetve egy közúti felüljárót létesítettek.

2. térkép. Kárpátalja vasúthálózata 1939.
Map 2. Kárpátalja's railway network in 1939



Forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Fotótára

Az új vasútvonal hegyvidéki jellegű volt, nagy része 10 ezreléknél nagyobb emelkedéssel (a legnagyobb 15-tel) épült, a legkisebb ívsugara 300 méter volt. A beruházásra összesen 3,17 millió pengőt fordítottak. A pálya 1939 júliusától hat és fél hónap alatt készült el, és 1940. február 15-én indult el rajta az első ún. „sóvonat”. A kivitelezés tehát rövid ideig tartott, pedig a munkálatokat őszi esőzések, zord téli időjárás és egyéb nehézségek is hátráltatták. A vasútvonalnak a teherforgalom, elsősorban a sószállítás szempontjából volt jelentősége, ugyanis viszonylag csekély személyforgalmat bonyolított le.¹¹ A pálya úgy lépett be Aknaszlatina területére, hogy nagy ívvel elérte az állomás eredeti vágányhálózatát. E megoldással lehetővé vált a korábbi vasúti berendezések és iparvasúti csatlakozások további használata.¹²

A Tisza jobb partján, Aknaszlatina–Nagybocskó–Tiszalonka–Terebesfejrpaták között a pályát később nem építették tovább, mert a második bécsi döntéssel a Tisza bal partján

húzódó vasútvonal a legfontosabb állomással, Máramarossziget várossal együtt visszakerült Magyarországhoz.¹³ Ezzel Budapestnek és Magyarország középső részének ismét közvetlen csatlakozása lett Szatmárnémeti és Királyháza vasúti csomópontokon keresztül Kárpátaljával. A volt Máramarosi Sóvasút forgalma újraindult, ezért Aknaszlatina ún. átmenő állomás szerepet kapott. jelentősen javította a Felső-Tisza-vidék közlekedési viszonyait a magyar kormányzat által épített és 1941 decemberében megnyitott új Tisza-híd, amely Máramarosszigetet és Aknaszlatinát kötötte össze.

A politikai és háborús eseményeket mellőzve említjük meg a kárpátaljai vasútvonal nagy jelentőségét, hiszen az 1943–44 telén a német és magyar csapatok helyzete a szovjet keleti fronton katasztrofálissá vált. 1943 végén a Kárpátok előterében harcoló magyar könnyű hadosztályt a partizánok szétszórták. Katonáink a zord időjárásban nagy veszteségekkel, emberfeletti megpróbáltatásokkal küzdötték át magukat a Kárpátok hágóján. A taracvölgyi erdei vasút gyűjtötte össze őket és szállította le a Kárpátokból a hadianyag megmaradt részével együtt.¹⁴

5. Összegzés

A magyar vasutak területére a második világháború alatt mintegy 4,5 ezer tonna bomba esett, sok tüzérségi lövedék csapódott be, rengeteg épületet és más infrastrukturális létesítményt robbantottak fel, vágányokat romboltak szét és szedtek fel, a járművek nagy részét tették használhatatlanná vagy hurcolták el, hidakat, alagutakat tettek tönkre. Hogy jön ide, az összegzésbe a 2. világháború?

Teljesen elpusztult, vagy erősen megrongálódott a vasúti épületek 45%-a, a távközlő berendezések 82%-a, a biztosító berendezések 70%-a. A vontatójármű állomány 89%-a, a személykocsik 85%-a, a tehervagonok 86%-a volt veszteség, részben összeroncsolódás, részben elhurcolás következtében. A vasutak háborús kárait 1945 végén 2,6 milliárd, 1946-ban 2,8 milliárd aranypengőben adta meg a kimutatás.¹⁵

A második világháborút lezáró párizsi békekonferencia 1947. február 10-én megsemmisítette a bécsi döntések, valamint az egyéb területgyarapodási határozatokat és az 1920. június 4-én aláírt trianoni békediktátumban rögzített határokat hagyta jóvá, amellyel kialakult Magyarország jelenlegi államhatára vasúti hálózatának és infrastruktúrájának vissza rendezésével együtt.

JEGYZETEK

1. Unyi Béla (1989): Vasúthálózatunk alakulása 1914-től napjainkig. Közlekedési Múzeum. Budapest, 11. old.
2. Czére Béla (2000): Magyarország közlekedése a 20. században I. Budapest, 64. old.
3. Miszlay Zsolt (2009): Magyarország vasúthálózata Trianon tükrében. In. VIKÉK Évkönyv, Szeged–Kaposvár, 278. old.
4. Bárdi Nándor (1999): A szupremácia és az önrendelkezés igénye. Javaslatok, tervek, az erdélyi kérdés rendezésére (1918–1940). In. u. ő. szerk.: Források és stratégiák. Pro Print Kiadó. Csík-szereda.
5. Miszlay Zsolt (2008): A magyar vasúthálózat alakulása és gazdasági következményei Trianon és a területrevíziók tükrében. In. Társadalom és gazdaság – új trendek és kihívások. Baja. 313. old.
6. Lovas Gyula (szerk.) (1996): Magyar vasutak a II. világháború éveiben. MÁV. Budapest. 55. old.
7. Kovács László (főszerk.) (2000): Magyar vasúttörténet. MÁV Rt. Budapest. 13. old.
8. Botlik József (2005): Mit tett a magyar kormányzat Kárpátalja népeiért? In. Együtt. A Magyar Írószövetség Kárpátaljai Írócsoportjának folyóirata. VII. évf. 2005/2. Ungvár. 73–91. old.

9. Horváth Ferenc: A magyar vasút építkezései a két világháború közötti időszakokban (1915–1944). In. Kovács László (főszerk.): Magyar vasúttörténet 1915-től 1944-ig. V. köt. Budapest. 137–138. old.
10. Kárpátalja népéért (A magyar kormány egyéves munkája). Mi történt eddig Kárpátalján? Ungvár, 1940. március hó. Kiadja a Kárpátaljai Terület Kormányzói Biztosi Hivatala, 8. old.
11. Horváth F. (1997): i. m. 138. old.
12. Benes, Karel (1996): Vasúti közlekedés Kárpátalján. Budapest. 47. old.
13. Thirring Lajos (1940): Terület és népesség. In. Magyar Statisztikai Szemle, 8–9.sz. 663., 670. old.
14. Kovács L. (2000): 14. old.
15. Kovács L. (2000): 26. old.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Bárdi Nándor (1999): Aszupremácia és az önrendelkezés igénye. Javaslatok, tervek, az erdélyi kérdés rendezésére (1918–1940). In. u. ő (szerk.): Források és stratégiák. Pro Print Kiadó. Csikszereeda.
- Benes, Karel (1996): Vasúti közlekedés Kárpátalján. Budapest.
- Botlik József (2005): Mit tett a magyar kormányzat Kárpátalja népeiért? In. Együtt. A Magyar Írószövetség Kárpátaljai Írócsoportjának folyóirata. VII. évf. 2005/2. Ungvár.
- Czére Béla (2000): Magyarország közlekedése a 20. században I. MÁV. Budapest.
- Gergely Jenő–Pritz Pál (1998): A trianoni Magyarország, 1918–1945. Budapest.
- Horváth Ferenc (1997): A magyarországi vasúthálózat változásai a két világháború közötti időszakban (1920–1944). In. Kovács László (főszerk.): Magyar vasúttörténet 1915-től 1944-ig. V. köt. Budapest.
- Keleti Dénes: A megcsönkített államvasutakról. In. MMÉE Közlönye 55. kötet. 26. sz.
- Kovács László (főszerk.): Magyar vasúttörténet. MÁV Rt.
- Kárpátalja népéért (A magyar kormány egyéves munkája). Mi történt eddig Kárpátalján? Ungvár, 1940. március hó. Kiadja a Kárpátaljai Terület Kormányzói Biztosi Hivatala.
- Lovas Gyula szerk. (1996): Magyar vasutak a II. világháború éveiben. MÁV Rt. Budapest.
- Miszlay Zsolt (2009): Magyarország vasúthálózata Trianon tükrében. In. VIKÉK Évkönyv, Szeged–Kaposvár.
- Miszlay Zsolt (2009): A magyar vasúthálózat alakulása és gazdasági következményei Trianon és a területrevíziók tükrében. In. „Társadalom és Gazdaság – új trendek és kihívások” EJF Műszaki és Gazdálkodási Fakultás Gazdaságtudományi Intézet. Baja.
- Magyar Statisztikai Közlemények 1920–1944. Magyarország Vasutainak Állapota.
- Magyar Vasúttörténet 1846–2000. (2000) MÁV Rt. Budapest.
- Majdán János (1987): A „vasszekér” diadala. Budapest.
- Mezei István szerk.(2005): A magyar vasút krónikája a XX. Században. MÁV ZRt. Budapest.
- Thirring Lajos (1940): Terület és népesség. In. Magyar Statisztikai Szemle, 8–9. sz.
- Unyi Béla (1989): Vasúthálózatunk alakulása 1914-től napjainkig. Budapest.