

**HORVÁTH Csaba Sándor**  
**Nyugat-magyarországi Egyetem Apáczai Csere János Kar**

**Vasútfejlesztési koncepciók a nyugat-dunántúli régióban**  
**A nyugat-dunántúli régió vasútfejlesztési koncepciói**

A hazai vasútépítési koncepciók közül kevés olyan akad, amely valamilyen szinten ne érintette volna a nyugat-dunántúli régiót. Tanulmányom kezdetén foglalkozom a régió definiálásával és az általam megjelölt földrajzi terület a „kisbetűs” nyugat-dunántúli régió behatárolásával. Országunk első lóvontatású vasútja is itt épült és működött 1840-től 1846-ig Pozsony és Nagyszombat között. Széchenynek és Kosuthnak is készült egész Magyarországot átfogó elképzelése, mely érintette a fentebb említett területet. Az első konkrét terv 1848-ból származik, amikor Széchenyi István az 1848. évi országgyűlésen benyújtotta a korszak legmagasabb színvonalú és legrendszeresebb közlekedéspolitikai tanulmányát Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről címmel, mely a Pest-Buda központú vasúti hálózat kiépítését javasolta és megvalósulása után óriási hatást gyakorolt a főváros, országunk és nyugat-dunántúli territórium fejlődésére, közlekedésére. Ettől kiindulva követem figyelemmel a neoabszolutizmuson, dualizmuson – itt kiemelten foglalkozva a győri Baross Gábor tevékenységével –, a két világháborút is magában foglaló 20. század első felén és az egyik legrészletesebb és leghíresebb, az 1968. évi Közlekedéspolitikai Koncepción át, egészen napjainkig a régió vasúthálózatát érintő elképzeléseket a rendelkezésemre álló dokumentumok elemzése alapján. Az adott területen belül nagyobb hangsúlyt helyezek a helyiérdekű vasútvonalak létrehozására és fontosságára. Végül foglalkozom a Magyarországon 1999-ben végrehajtott tervezési-statisztikai régiókra való osztással, mely után a „nagybetűs” Nyugat-Dunántúli Régió is létezik. A 2004-ben bekövetkezett Európai Unióhoz való csatlakozásunk után pedig feltűnnek hazánkban is EUREGIÓ-vonatok.

**A nyugat-dunántúli régió**

A vizsgált terület történetének ismertetése a tanulmány szűkös kereteinek a megadása után nem kivitelezhető e részben. Viszont a kutatás kerekése megkívánja, hogy behatároljam a területet. A nyugat-dunántúli régió határai a történelem során elasztikusak voltak. Hol kisebbé, hol nagyobbá vált a területe, de a mai napig legfontosabb városok az adott egységhez tartoztak. Döntő strukturális változáson a régió a trianoni békeszerződés aláírása után megy keresztül, amikor is fontosabb településeket, mezőgazdaságilag és iparilag prosperáló területeket csatolnak el tőle. Ez egy új helyzetet teremt, mely orvoslására majd csak a II. világháború után lassan kerül sor. Végül a nyugat-dunántúli, tervezési-stratégiai régió létrehozása után egy felülről szervezett, mesterséges területi egység jött létre, mely jelenlegi legfontosabb feladata az európai uniós források elosztása. Véleményem szerint ez indokolttá teszi a „kisbetűs” nyugat-dunántúli régió szóhasználatot. A vasút a reformkorban jelenik meg a területen, amikor még „Nagymagyarországról” beszélhetünk, majd a trianoni diktátumban meghatározott új határok után szűkül a terület, miután csak a mostani Magyarországhoz tartozó egységgel dolgozom, mely a „nagybetűs” Nyugat-dunántúli Régió létrehozásával kristályosodik ki végül. Tehát a „kisbetűs” nyugat-dunántúli régió határait rugalmasan kezelem tanulmányomban. Alapjában véve a trianoni új határok megvonása előtti Magyarországon hat megyét vizsgállok: Sopron, Moson, Győr, Veszprém, Vas és Pozsony, majd a békediktátum után ezeknek a Magyarországon

maradt részeivel dolgozom, végül az 1950-es megyerendezés után pedig Győr-Moson-Sopron, Vas, Veszprém megyékre fókuszálok egészen az EU-integrációs folyamatáig, amikor a szomszédos Ausztriával és annak legkeletibb tartományával, Burgenlanddal még szorosabb kapcsolatba kerül ez a térség.

### **A vasút megjelenése a nyugat-dunántúli régióban**

Az 1825–27. évi pozsonyi országgyűlés nagy hangsúlyt fektetett az úthálózat fejlesztésére. Kijelölte a 12 fő útvonalat, amelyet teljesen ki kell építeni. A nyugat-dunántúli régiót a Budáról és Pestről sugarasan szerteágazó létesítendő utak közül, a Budáról Bécs felé, a Nagyszombatból Kanizsa felé és Bécsből a magyar tengerpart felé vezető utak érintették. A bizottság javaslata nem került az országgyűlés elé, de mégis nagy lökést adott a közlekedés fejlődésének a magyar fővárosból kiinduló és nemzeti érdekeket szolgáló hálózat tervezete.<sup>60</sup> Johann Georg Bodmer a badeni sóbányák igazgatója ugyanezen az országgyűlésen egy sajátos tervvel állt elő. Úgy gondolta, hogy az Európában 1826-ban megépített lebegővasutat sikerrel lehetne alkalmazni Magyarországon is. A diétán kedvező fogadtatásra talált Bodmer terve, melyet – elképzelése szerint – sikeresen lehetne alkalmazni többek között Pest—Győr—Sopron—Bécsújhely és Győr és Fiume között is. Elképzeléséből min-dössze a Pestről Kőbányára vezető lebegővasút valósult meg, mely 1827-ben meg is nyílt.<sup>61</sup> Így megjelent a vasút egy korai, de meglehetősen kezdetleges változata Magyarországon is, melynek kiépítése a vizsgált területet is érintette volna, végül – mivel nem váltotta be a hozzá fűzött ígéreteket - a vaspályás megoldást alkalmazzák később.

Az 1832–36. évi országgyűlés résztvevői tájékozottak voltak a külföldi vasútépítések előrehaladásáról. A diéta lezárásakor 1836-ban kiadták az első magyar vasúti törvényt, mely tartalmazta az 1825–27. évi országgyűlési bizottság által javasolt 12 fő útvonalat a leendő legfontosabb vasúti vonalként, de egy kiegészítést is tartalmaz, így 13-ra emelkedett azok száma. A központot Pestben jelölte meg és innen indul ki a Bécs felé, egészen Ausztria határszélig vezető egyik útvonal. A másik Bécsből, illetve Ausztria határszélétől a magyar tengerpartig, végül az utolsó Nagyszombatból Kassáig.<sup>62</sup> Alapjában véve az érintett régió szempontjából az 1825–27. évi javaslat teljes mértékben megmaradt, így végül csak a különböző vállalkozók engedélyeztetési eljárása következett, ami jócskán késleltette a vasút megjelenését Nyugat-Dunántúlon.

Az első magyar közforgalmú (ló)vasúttal, mely Pozsony és Szentgyörgy között nyílt meg 1840 szeptemberében<sup>63</sup>, a tanulmány szűkös keretei miatt részletesen nem foglalkozom.

Óriási versengés kezdődött a vállalkozók között, akiknél folyamatos téma volt a Pest-től Pozsonyon át egészen az országhatárig húzódó vasútvonal kiépítése, kérdés csak az volt, a Duna jobb vagy bal partján vezessen-e a vasútvonal? Végül Ullmann Móric kezdeményezése valósult meg, aki a Duna bal partján, Pestről az országhatárig, továbbá Budától Győrig tervezte először a vaspályát, majd a Pest–Pozsony–országhatár kért engedélyt gőzüzemű vasút megépíttetésére. A Pest–Pozsony vonal

---

<sup>60</sup> Czére Béla: A vasút története. Bp., Corvina, 1989.(a továbbiakban: Czére 1989.) 71.

<sup>61</sup> Uo. 72.

<sup>62</sup> 1836. évi XXV. az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról szóló törvénycikk

<sup>63</sup> 1838 elején megalakult a Pozsony-Nagyszombati Első Magyar Vasúttársaság, mely csak 1839-ben a vasútenedélyeztetési szabályzat kidolgozása után kezdhette meg az építkezést. A vasút első szakaszát Pozsony és Szentgyörgy között 1840. szeptember 27-én nyitották meg, majd a teljes, Nagyszombatig vezető szakasz csak 1846-ra készült el. In: Czére 1989. 77.

első szakasza, Pest és Rákospalota között 1845 őszére készült el, 1846-ra pedig kiépítették a Pest–Vác szakaszt is. Időközben, 1848-ban átadták a 17 km-es Pozsony és Marchegg közötti vonalszakaszt, melyet követett Sopron összeköttetése Bécsújhellyel, melyet a Bécs–Gloggnitzi Vasúttársaság üzemeltetett és Széchenyi István volt a vezetője.<sup>64</sup> Így a szabadságharc előestéjére a vizsgált terület is rendelkezett gőzüzemű vasúttal.

### Széchenyi és Kossuth elképzelései

A korszak két leghíresebb embere kétségkívül Széchenyi István és Kossuth Lajos voltak. A magyar vasutak hőskorában az új közlekedési eszköz hálózatának kialakításában mindketten irányítószerepet vállaltak. Széchenyi és Kossuth is jól ismerte a külföldi eredményeket és ennek tudatában Magyarországon is a minél előbbi fejlesztéseket szorgalmazták.

Kossuth Lajos közlekedéspolitikai elképzeléseiben az Ausztriától való függetlenedés is szerepelt. A fejlesztéseket államköltségen és a közteherviselés elvének érvényesítése mellett kívánta megoldani. 1843-ban kelt javaslata alapján a magyar vasúthálózatnak két keresztirányú fővonalból kell állnia, melyek közül az egyik számunkra is lényeges, hiszen az osztrák határtól Erdélyig húzódott volna, majd ebből kiindulva kellett volna az egész hálózatot létrehozni. Tervét az 1847–48. évi országgyűlés tárgyalja és Széchenyi ellenkezésével találja magát szembe és ebben a formában egyik elképzelése sem valósul meg.<sup>65</sup>

Széchenyi István Kossuthnál sokkal részletesebb elképzeléssel állt elő a *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* című munkájában, mely a korszak legnívósabb közlekedéspolitikai tanulmánya volt. Hálózatának központja Buda-Pest, melyből kiindul a sugaras hálózat. Négy fővonalat jelöl ki, melyek közül a régiót a Duna bal partján Pozsonyon az úgynevezett északi vaspályáig (Nordbahn) húzódó érintette, de ez is készülöben volt. Érdemes megvizsgálni az általa megjelölt négy mellékvonalat is, melyek közül a Soprontól, Vas és Zala megyén át, Nagykanizsa táján a fiumei vaspályáig húzódó érinti a területet.<sup>66</sup> A Javaslattal az 1848. évi országgyűlés tárgyalta és az 1848. évi XXX. törvénycikként<sup>67</sup> elfogadta, így a korábbi vasúti törvényeket hatályon kívül helyezték.

Ezzel mind a magyarországi, mind a nyugat-dunántúli vasútfejlesztések történelmének első szakasza lezárult, az elbukott szabadságharc után pedig új fejezet kezdődik közlekedéstörténetünkben.

### A 19. század második felének fejlesztései

A szabadságharc leverése és a kiegyezés aláírása közötti viszonylag rövid periódusban nem történt sok minden a Nyugat-Dunántúlon. A *Déli Vaspálya Társaság* 1865-re kiépítette a sopron–kanizsai vonalat, ezzel Széchenyinek realizálódott a fentebb említett egyik mellékvonal-elképzelése. Nem mellékesen kiemelhető, hogy még a korszakban, 1856-ban a Bruck–Győr–Újszőny szakasz is elkészült, ezzel csak egy lépés választotta el Győrt attól, hogy Béccsel közvetlen összeköttetésbe kerüljön.<sup>68</sup>

A kiegyezés aláírása után – bár fennmaradt az ország függősége Ausztriától –, de a gazdasági kiegyezés lehetővé tette a kapitalizmus gyors fejlődését, ami a vasútügy

<sup>64</sup> Czére 1989.78–84.

<sup>65</sup> Uo. 85–86.

<sup>66</sup> Gróf Széchenyi István: A magyar közlekedési ügyről. Bp., Könyvtérkezesítő Vállalat, 1987. (a továbbiakban: Széchenyi 1987.) 57–58.

<sup>67</sup> 1848. évi XXX. a felelős ministerségnek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről szóló törvénycikk

<sup>68</sup> Czére 1989. 90.

területén is megmutatkozott. Az 1867. évi XVI. törvénycikk<sup>69</sup> ki is mondta, hogy a vasutakat mindkét ország területén ugyanúgy kell kezelni. A vasút megjelenésétől kezdve Magyarországon magántársaságok vitték a vezető szerepet, nem lesz ez másként a kiegyezést követő periódusban sem, bár hamar sor kerül 1869-ben a *Magyar Államvasutak* megalapítására is. Témánk szempontjából a *Magyar Nyugati Vasút* 304-km-es vonalai Győrtől Szombathelyen át az országhatárig, Székesfehérvártól Veszprémen át Kiscellig vezettek, így a régió belül a legfontosabb magántársaságként funkcionált ez. A legkésőbb engedélyezett, de mind a mai napig egyedülként létező magánvasutak közé tartozik a báró Erlanger Viktor által 1872-ben alapított *Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút*, melynek magyarországi vonala 124 km-t tett ki.<sup>70</sup> Ezzel egy új horizont nyílik meg a nyugat-dunántúli régió közlekedésében, hiszen a terület két fontos városa, Győr és Sopron között létesítenek közvetlen vasúti összeköttetést, mely mindkét város gazdaságára, kereskedelmére és társadalmára nagy hatást fog gyakorolni.

### Baross Gábor közlekedéspolitikája

Baross Gáborra<sup>71</sup>, mint fiatal, de nagy munkabírású államtitkára felfigyeltek a győriek és meghívták a következő választások alkalmával képviselőjelöltnek. Győr városának kereskedelme akkortájt – az 1855-ben kiépült Bruck–Győr szakasz ellenére – továbbra is hanyatló tendenciát mutatott, vasúttörténeti szempontból legfőképp azért, mert a meglévő vasúti szakasz építését egyelőre nem folytatták Buda irányába, így a Duna másik partján kiépített Pest–Pozsony és Bécs közvetlen vonalat használták inkább. A győriek kedvező földrajzi adottságaikat mindenképp szerették volna kamatoztatni, ezért is esett választásuk Barossra, aki igent mondott a felkérésre és elkezdődött a város és Baross nyolc évig tartó, gyümölcsöző kapcsolata.<sup>72</sup>

Államtitkársága alatt valósul meg 1884-ben az Újszöny és Kelenföld közötti vasúti összeköttetés, ezzel közvetlen kapcsolatba kerül Győr Budapestelel. Az új képviselőt több tervvel keresték meg megválasztása után Győr lakói 1884 őszén, melytől a helyi gazdasági élet gyors regenerálódását várták. Elsősorban a Győr környékén tervezett vasútvonalaktól várták a fellendülést, melyek közül három érdemel említést: Pápát Keszthellyel, illetve Pozsonyt Szombathellyel összekötő vicinális közvetlenül is Győr érdekeit szolgálta volna; míg a harmadik helyi érdekű vasutat Győrtől tervezték Zircig, majd Veszprémig megépíteni. Baross első 1885-ös első győri látogatása alkalmával meghallgatja e vasútfejlesztési elképzeléseket, melyeket jönnek és támogathatóknak tart.<sup>73</sup>

Baross első hathatós támogatását a győriek az 1885-ben életbelépő új vasúti menetrendben érezhették, melyben a Győr–Moson–Bruck között közlekedő szerelvények indulási időpontjait módosították és a lakosság igényeihez igazították. Eközben

<sup>69</sup> 1867. évi XVI. a magyar korona országai és Ő Felsége többi királyságai és országai között kötött vám- és kereskedelmi szövetségről szóló törvénycikk

<sup>70</sup> Czére 1989. 101.

<sup>71</sup> Baross Gábor 1848. július 6-án született a Trencsén megyei Pruzsinán. Középiskolai tanulmányai után Pestre került az egyetemre, ahol jogot hallgatott. Hazatérése után a megyei közgyűlés egyik aljegyzőjének választják, ahol sikeres munkavégzésének köszönhetően később főjegyzőnek is megválasztják. Politikai pályája 27 évesen kezdődött, amikor is először kapott helyet a képviselőházban. 35 évesen Tisza Kálmán felkérésére a Közmunka- és Közlekedési Minisztérium államtitkára lett azért, hogy a vasútépítéseket és a folyamatszabályzásokat egy erőskezű ember irányítsa. 1892-ben hastífuszban halt meg. In: Majdán János: Baross Gábor győri tevékenysége. In: Majdán János: Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010. (a továbbiakban: Majdán 2010.) 85–89.

<sup>72</sup> Uo. 90-91.

<sup>73</sup> Uo. 94.

olyannyira elégedett volt Tisza a munkájával, hogy 1886-ban a leköszönő miniszter helyett Baross javasolta a tárca élére, aki röviddel ezután vezette is azt. A következő – bár nem csak a régiót érintő – híres rendelkezése a zónatarifa bevezetése volt, melynek alapján nem kilométerenként, hanem szakaszonként szabta meg a szállítási díjakat. Ezzel nyereségessé tette a vasúti közlekedést, mely korábban deficitese volt. Harmadik Győrt érintő releváns intézkedése az új teherpályaudvar létrehozása volt, amelyet 1889-ben nyitottak meg és mellé hamarosan főként a megnövekedett vasúti forgalom miatt egy felüljárót is építettek, de ennek átadását Baross nem élhette meg.<sup>74</sup>

Baross Gábor neve mára szorosan összefonódott Győr városával. Bár a lakosság felé tolmácsolt vasúti szakaszkiépítések akkor még nem valósultak meg, de illetően sokat tett a város közlekedésének – kiemelten vasútjának – fejlődése érdekében. Győr a politikus halálának időpontjában, a régió egyik legfontosabb városa volt, melynek nem kellett sokáig várnia arra, hogy vasútja előtt megnyíljon az út Budáig, majd egyéb más, eddig a vasúti közlekedésbe be nem vont területek irányába is.

### **Helyiérdekű vasutak megjelenése**

A helyiérdekű vasutak kiemelkedő szerepet játszottak a dualizmus korában a magyar vasúthálózat növekedésében. Két fontos erre irányuló törvény is született a korszakban: az első az 1880-ban kelt XXXI. *a helyi érdekű vasutakról*<sup>75</sup> szóló törvénycikk, melyben azt fogalmazták meg, hogy a létesítendő vonalak fő célja az, hogy az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfeleljenek. Ezt a törvény egészítette ki az 1888-ban kelt IV. törvénycikk, mely *a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről*<sup>76</sup> szól. Ezzel elindul egy vasútépítési hullám Magyarországon, mely a meglévő Budapest központú horizontális hálózatot lesz hivatott vertikálisan kiegészíteni, nagyobb hangsúlyt fektetve a régióra és a lokálisra. Az eddig a vasúti közlekedésbe be nem kapcsolt területek innentől kezdve integrálódhattak az ország vérkeringésébe.

Természetesen a nyugat-dunántúli régiót is érintette a vicinálisok megjelenése. Sorra épülnek meg a térség fontos városai között a transzverzális összeköttetést biztosító vonalak. Az első ilyen az 1883-ban megnyíló Kőszeg—szombathelyi HÉV volt, mely a Sopron—kőszegi HÉV megépítését vetítette előre, ezzel Sopronnak összeköttetést biztosítva a déli területekkel. A következő a sorban az 1888-ban átadott Szombathely—pinkafői vicinális, mely a mai Ausztria területén Burgenland tartományban található, tehát az akkori országhatárig húzódott ezzel a vasút. Ezt követte a Kisalföldet teljesen átszelő, 123 km-es Pozsony—porpácsi HÉV, melyen 1891-ben indult meg a forgalom. 1894-ben nyílt meg a Szombathely és Rum közötti szakasz, mely egy rövid HÉV-nek számított a maga 21 km-ével, de a Balaton felé nyitotta meg a közlekedési lehetőségeket Szombathely számára. 1895-ben Pozsony és Dunaszerdahely között adták át a vicinális. 1896 egy fontos év a régióban, hiszen számos, mind a mai napig jelentős vonalat nyitottak meg ekkor. A sorban a Pápa—csornai HÉV az első, melyet követ a Győr—bakonyszentlászlói, a Fertővidéki(Kiscell—Eszterháza—Pándorfalu), a Pozsony—soproni és a Bakonyszentlászló Veszprémi helyiérdekű vasút is. Ezzel a fő HÉV-építési láz le is zárul a térségben,

<sup>74</sup> Majdán 2010. 95–101.

<sup>75</sup> 1880. évi XXXI. a helyi érdekű vasutakról szóló törvénycikk

<sup>76</sup> 1888. évi IV. a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről szóló törvénycikk

ennek ellenére még 1908-ban a Sopront Kőszeggel összekötő vonalat is átadják a forgalomnak, mellyel teljes lesz Sopron vasúti hálózata minden irányba.<sup>77</sup>

Összefoglalóan megállapíthatjuk, hogy a helyi érdekű vasutak kiépítése igencsak nagy hatást gyakorolt a nyugat-dunántúli régió vasúti térképére. A térség legfontosabb központjai: Győr, Sopron, Pozsony és Szombathely eddig olyan területekkel is kapcsolatba kerültek, amelyeket ez ideig nem tudtak bevonni a közlekedésbe. Győr szempontjából eddig egy feltáratlan terület is megjelenik, ez pedig a Bakony lenne, ahonnan korábban az állatokat lábon hajtották fel, ezután ez vasúttal is megoldható lesz. A terület fában és szénben is gazdag, tehát annak a szállítása és Győr kereskedelmébe való bekapcsolódása sem utolsó szempont. Sopron fővonalai után, melyek a nyugati és keleti területekkel kötötték össze a várost, mellékvonalakkal kiegészülve az északi és déli központokkal – Kőszeg, Szombathely, Pozsony – is közvetlen kapcsolatba került, mely serkentette a város gazdaságát. Pozsony Sopronnal és a Fertővidéki HÉV egyik szakaszával kiegészülve (Nezsider—Pándorfalu) a Balatonfelvidékkel is összeköttetésbe került. Szombathely pedig megnyitja kapuit Bécs, Sopron és a Balaton felé a vicinálisokkal. Végül a Fertővidéki HÉV-et emelném ki, mely eredetileg Pándorfalutól Kiscellig húzódott és a régió egyik legfontosabb vasútvárá vált, mert a termékeny mosoni síkságot és Répcelak cukorrépában gazdag területét kötötte össze Eszterházával és ezen keresztül a Petőházán található cukorgyárral, emellett a Balaton felé is megnyitotta az északi részek horizontját. Megállapítható tehát az, hogy ezzel válik a régió közlekedése is teljessé, mely jócskán fogja élénkíteni a kereskedelmet és a gazdaságot Nyugat-Dunántúlon.

## Vasútfejlesztések a 20. században

### A 20. század első fele

A nyugat-dunántúli régióban az első világháború előestéjére kialakultak a legfontosabb vasúti fő- és mellékvonalak. Vasútfejlesztési szempontból nem mondható a 20. század a legsikeresebb évszázadnak. 1920. június 4-én Benárd Ágoston és Drasche-Lázár Alfréd aláírták a trianoni békediktátumot, amely által az ország területének 2/3-ad részét elcsatolták. Ez természetesen érintette a vasúthálózatunkat is, mely 8.705 km-re zsugorodott a korábbi 22.531 km-ről. A vizsgált térség sem képezett kivételt a vasúti vonalak rövidülését tekintve. A régió egy része Ausztriához, másik része Csehszlovákiához került, ezzel szétszabdalva a korábban itt létrehozott szakaszokat is.

Ausztria irányába folyamatosan fennmaradt a forgalom a fővonalakon Hegyeshalom—Nickelsdorf, Sopron—Baumgarten, Ágfalva—Schattendorf és Szentgottárd—Jennersdorf között. A legspecifikusabb helyzetben kétségkívül Sopron volt, hiszen a város két pályaudvarán keresztül bonyolódott le a dél-burgenlandi településekkel a vasúti forgalom. A megoldást egy külön szerződés jelentette, mely biztosította a Wiener Neustadt és Kismarton irányából érkező szerelvények déli irányú áthaladását. Ezt az átmenetet „péage szerződésnek” nevezi a vasúti és jogi szakirodalom. Ez a megoldás a Párizs környéki békekonferencia döntéseinek következtében ekkor terjedt el Európában.<sup>78</sup> Végül Ausztria és Magyarország 1930. június 30-án kötött egy olyan szerződést – a későbbi 1931. évi XXIII. törvénycikk<sup>79</sup> –, mely rendez-

---

<sup>77</sup> Az adatok Udvarhelyi Miklós: Vasúti földrajz és a vasúti történet (Bp., Közlekedési Dokumentációs Vállalat, 1985. 334–351.) című munkájából származnak

<sup>78</sup> Majdán János: A vasút szerepe a határok kialakulásában. In: Rubicon, 2001. 8–9. sz. 67.

<sup>79</sup> 1931. évi XXIII. a Budapesten 1930. június hó 30-án kelt magyar-osztrák vasúti forgalmi államszerződés becikkelyezéséről szóló törvénycikk

te az ideiglenes állapotokat. Nem szakadt meg továbbra sem a vasúti forgalom az új határokon. A fő- és mellékvonalakra egyaránt érvényes szerződés alapján a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút magánvállalat maradt, és Magyarország területén a tulajdonában lévő vonalakon a teljes forgalmat ők bonyolították és a korábban rövid ideig az ÖBB-hez került Fertővidéki HÉV vonalain is végül a GySEV szerelvényei jártak.<sup>80</sup> Ausztriában a határ mellett három helyiérdekű vasút haladt Pozsonyból Sopronba, Pandorfból Eszterházára, illetve Sopronból Kőszegre. Az új határok szétszabdalták mindhárom vonalat, ennek ellenére a hivatalos osztrák külpolitika miatt nem került sor a vonalak katonai szempontok alapján történő átépítésére. Komolyabb átalakítás később sem történik, pedig a vasutakat 1929-ben államosítják. A térség másik korábban is említett vicinálisa, a Szombathely—pinkafői HÉV esetében a magyar végállomás felé gravitáló pályavezetés alakult ki, melyet az új határ megszakított és 1925-ben meghosszabbították Ausztriában Friederbergig, és bekapcsolódott így az osztrák hálózatba. Végül a Sopron—kőszegi HÉV érdemel említést, melynek a vonalát a diktátum után kétszer is átszelte a magyar–osztrák határ. A megoldás ez esetben az volt, hogy az utasokat a két végállomáson vámvizsgálat alá vetették.<sup>81</sup> A forgalom tehát zavartalanul folytatódott tovább a nyugat-dunántúli régió fő- és mellékvonalain annak ellenére, hogy majdnem az összes eredeti szakaszt kettévágta az új határ. Ezzel a térség egy kuriózumnak számított, hiszen Magyarországnak egyetlen más országgal sem sikerült ilyen formában fenntartani vasúti közlekedést.

## **A 20. század második fele**

A második világháború pusztításai nem kímélték a vasúthálózatunkat sem. A nyugat-dunántúli régióban szinte minden szakaszt bombatámadás ért, melynek helyreállításai csak 1945 után kezdődtek meg. Ilyen körülmények után 1947-ben indult meg először Kőszegről Sopron irányába az első személy- és tehervonat. A vasfüggöny leeresztése után nem szűnt meg sem a GySEV, sem a Wiener Neustadt-i átmenő forgalom. Sopron mindezek ellenére nem működött határállomásként, hanem a magyar oldalon végállomás volt. Szentgotthárdon és Hegyeshalomban nyitottak nemzetközi határátkelőhelyet. E két fővonalon kilépő állomás mellett a Rechnitzre és Güssingre vezető vicinális vonalak esetében szünetelt a forgalom. 1960-ig tartó időszakban gyakorlatilag semmiféle hálózatfejlesztés nem zajlott a határ menti vasutakon. A helyiérdekű vasutak magyarországi viszonylatban pedig nem tudták betölteni térségfejlesztő szerepüket, mivel nem kapcsolódtak össze a határ két oldalán. Ez alól a Sopron- és Kőszeg-környéki mellékvonalak jelentettek kivételt. 1960. szeptember 1-jén életbe léptetett ÖBB-változás felszámolta a forgalmat a Kőszeg és Rötrendek közötti szakaszon, és ezzel megszűnt az utolsó helyiérdekű vasút kapcsolata a határ túlsó oldalával, egyúttal elkezdődött a megszüntetések korszaka.<sup>82</sup>

A '60-as évektől kezdve egyre inkább szembe kellett néznie a vasútnak új riválisai-  
val, a gépkocsival és az autóbusszal. Ehhez párosult egy új gazdaságpolitika is, mely a vasúti szállítást gazdaságtalannak ítélte, így indul el a vasúti vonalak megszüntetésének hulláma.

## **Az 1968. évi közlekedéspolitikai koncepció**

<sup>80</sup> Majdán János: A magyar határ két oldalán 1918–1996 között. In: Majdán János: Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19-20. században. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010. Eredetileg megjelent: Pál Ágnes (szerk.): Határon innen – határon túl. Szeged, Juhász Gyula Főiskolai Kiadó, 1996. 251–274. (a továbbiakban: Majdán 1996.) 162.

<sup>81</sup> Majdán 1996. 158–162.

<sup>82</sup> Uo. 169.

Ilyen körülmények között jött létre az 1968. évi közlekedéspolitikai koncepció, melynek egyik fontos elemét a vasút átalakítása képezte. Kiadásának főbb okai: a közlekedési ágazatok foglalkoztatási arányainak – főként a vasút-közút viszonyának – nemzetközileg bekövetkezett változása, a hazai közlekedési ágazatok viszonyainak lehangelő állapota, közlekedésünk kapacitásának növekedése. Ilyen előzmények után dolgozta ki a közlekedési tárca a közlekedéspolitikai koncepciót, melyet Csanádi György akadémikus, műegyetemi tanár, közlekedés- és postaügyi miniszter 1968. október 16–18. közötti ülésen terjesztett az országgyűlés elé. A kormány az elképzelést a viták után *A Magyar Forradalmi Munkás- és Paraszt Kormány közlekedéspolitikai koncepciója*<sup>83</sup> címen a 1024/1968. számú határozatban rögzítette.<sup>84</sup>

A munka négy nagyobb egységből áll, mely a koncepció elveit, célkitűzéseit és megvalósítási lehetőségeit tárgyalja. Az elképzelés vasúti célja, hogy a vasút és a közút közötti munkamegosztást kialakítsa, és, hogy a nemzetközi forgalomba még inkább bekapcsolódjon. Emellett többek között a sebesség lényeges növelését, stratégiailag fontos helyek között az utazási lehetőségek sűrítését, illetve az áruszállítás tekintetében a nagy forgalmú iparvágányok korszerűsítését, a vonalvillamosítás és dízelesítés folytatását és végül a kisforgalmú és gazdaságtalanul működő vonalak forgalmának közútra terelését írta elő.<sup>85</sup>

Ebből is látható, hogy a vasúti szállítás tekintetében inkább az áruszállítás élvezett prioritást a személyszállítással szemben. Míg a tehervonatok számát és annak a közlekedési technológiai színvonalát kívánták emelni, addig a személyszállítás esetén – még ha összefüggésben is volt a másikkal és itt is történtek fejlesztések – inkább a kevésbé kihasznált vonalak megszüntetését és forgalmának a közútra való terelését írták elő.

Külön rész (*A kisforgalmú vasútvonalak forgalmának közútra terelése és a vasúti áruszállítás körzetesítése*) is foglalkozik a vonalak megszüntetésével. A jelentés kiemeli, hogy országunk 9300 km-es vasúthálózatának mintegy 20%-án a forgalom igen csekély, emellett sok helyen 60 évnél idősebb a vágányzat, amelyen a biztonságos forgalom csak kis sebességgel tartható fenn. Számos helyen az állomások kis forgalmat bonyolítanak le, melyek megszüntetése ugyancsak szükségszerű lenne és forgalmukat megfelelően kiépítendő ún. „körzeti állomás”-okra kellene áttérlni. A forgalomátterelési program végrehajtása során 2000 km vasútvonal szűnne meg, a kis forgalmú vasútvonalak felszámolásával mintegy 180, a megmaradó vonalakon pedig kb. 320 állomáson fejeződne be az árukezelés. A körzetesítés nyomán az áruforgalom 70 nagy és kb. 170 kisebb körzeti állomáson és további mintegy 300 vasútállomáson bonyolódna le. A körzetesítés után az állomástávolság a jelenlegi 7 km-ről 13-ra növekedne.<sup>86</sup> A vasúti tervkoncepció tartalmazta, hogy a vasút fejlesztésére és a kapacitása növelésére az 1971 és 1985 közötti időszakra előirányzott 100 milliárd forint beruházási keret alapvetően megváltoztatja a vasúti közlekedés struktúráját és műszaki színvonalát. A fejlesztések eredményeként a jelenleginek kb. 80%-ára zsugorodna a vasút hálózata Magyarországnak, melyen bonyolódna az áru- és a személyszállítás is.<sup>87</sup>

Az előirányzott fejlesztési koncepció – annak ellenére, hogy a vasút korszerűsödését várták tőle – talán nem is annyira felfelé mutató volt. A korábban meglévő magyar

---

<sup>83</sup> Magyar közlekedéspolitika. Bp., Közlekedési Dokumentációs Vállalat, 1969. (a továbbiakban: Közlekedéspolitikai koncepció 1968.)

<sup>84</sup> Czére Béla: Közlekedéspolitikai koncepció, 1968. In: Vasúthistória Évkönyv, 1994. 43.

<sup>85</sup> Közlekedéspolitikai koncepció 1968. 64–66.

<sup>86</sup> Közlekedéspolitikai koncepció 1968. 71–75.

<sup>87</sup> Uo. 83–84.



vasúthálózat szisztematikus szétrombolásának időszaka kezdődött meg, mely kijelenthető még akkor is, ha valóban voltak olyan szakaszok, melyek a korábbi új hátramegvonások miatt csonkává és gazdaságtalanná váltak. A koncepció célja e szakaszok felszámolása volt, és fel sem merült bennük az a lehetőség, hogy mennyire lehet ez káros az ország közlekedésére a későbbiek során. A koncepció végrehajtása körüli problémák tették indokolttá, hogy azt továbbfejlesszék és 1979-ben egy átdolgozott kiadást fogadjanak el.

Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepciónak hamar érezhető lesz a hatása a nyugat-dunántúli régióban is, hiszen a Fertővidéki HÉV Fertőszentmiklóstól Celldömölkig húzódó vonalán a közlekedést 1979. május 26-án megszüntették, majd lassan a vágányt is felszedték. Ezzel a politika nagy csapást mért a régió közlekedésére, mert a fővonalit közlekedést tökéletesen kiegészítő, és mérhetetlenül fontos transzverzális forgalmat lebonyolító vonalat csonkítottak meg még akkor is, ha a „pándorfi” vasútnak e vonalán nem folyt olyan nagy forgalom. Később az 1990-es években azonban jócskán érezhető a hiánya, hiszen Pozsonyból és Bécsből könnyedén meg lehetne közelíteni a vonalon a Balatont.

1978-ban megtörtént az első tíz év után a koncepció eredményeiről szóló beszámolás. 1977 végéig 1400 km vasúti vonalat és 64 rajta elhelyezkedő állomást szüntettek meg. Sikeres volt – legalábbis szerintük és rövid távon – a forgalom közútra való áttelése is.<sup>88</sup> Jóllehet a koncepció megírásának pillanatában bizonyos tekintetben tartalmazott hiányosságokat, így 1979-ben ki is adják egy módosítását a „Továbbfejlesztett közlekedéspolitikai koncepció”<sup>89</sup> címmel. Ez a korábbi aktualizálásának tekinthető csak és meglehetősen általános intézkedéseket tartalmaz, így kifejezetten a nyugat-dunántúli régióra nem fog hatást gyakorolni.

### **Az 1996. évi magyar közlekedéspolitika**

Az új közlekedéspolitikai intézkedéseket jelentős előkészület is megelőzte, mely törvényalkotások formájában nyilvánult meg. Számunka az 1993. évi XCV. a vasútról szóló törvény lenne releváns, mely a vasúti közlekedésre, és az azzal összefüggő állami és önkormányzati feladatokra, a vasút szolgáltatásainak alapvető szabályaira, továbbá egyes munkavállalói jogokra és köteleességekre terjed ki.<sup>90</sup> Ezek után az új program egyik legfontosabb eleme az Európai Unióba való integrálódás segítése. Ezen belül szükséges az EU teljes területét átszövő TEN<sup>91</sup> vonalokhoz kapcsolódó páneurópai korridorok hazánkat érintő szakaszainak mielőbbi kiépítése. Szükséges emellett a 28 vasúti átkelőhely korszerűsítése is, és nem mellékesen az infrastruktúra felzárkóztatása az uniós normához. A szomszédos EU-tagországokkal való együttműködés fokozása és a regionális fejlesztések bővítése, az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése, az emberi élet és környezet védelme és végül a hatékony piacokonform közlekedésszabályozás ugyanígy az új politika része volt.<sup>92</sup> A program végrehajtása problémás volt, hiszen – mint később kiderült – elkészítője, Lotz Károly közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter inkább álmodozó, mintsem realista volt, így nem lehetett megvalósítani elképzeléseit.

<sup>88</sup> Iványi Árpád – Pál József – Tóth László: Közlekedéspolitikai – közlekedésgazdaságtan. Bp., Műszaki Könyvkiadó, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1987. 69.

<sup>89</sup> Magyar Közlöny 1979/29 (V.16.)

<sup>90</sup> 1993. évi XCV. a vasútról szóló törvény cikk

<sup>91</sup> Trans European Network

<sup>92</sup> Kovács Ferenc: Közlekedéstan. Győr, Széchenyi István Főiskola, Közlekedési és Gépészmérnöki Intézet. 2002

### **A Nyugat-Dunántúli Régió vasútfejlesztései**

A Nyugat-Dunántúli Régió 1997-es felállítása után itt kínálkozott a legnagyobb lehetőség arra, hogy az EU-hoz felzárkózzon mindenféle tekintetben. A terület akkori állapota nem felelt meg a nyugati normáknak, de a közlekedéspolitikai elvekkel összhangban az alábbi vasútfejlesztési feladatokat jelölték ki a régióban: az V. Páneurópai Folyosó régiós szakaszainak fejlesztése, az észak-déli irányú transzkontinentális nemzetközi áramlásban való részvétel, a IV. és V. Páneurópai Folyosók észak-déli kapcsolatának megfelelő színvonalú megteremtése, a Bécs—Sopron, a Sopron—Győr, a Sopron—Szombathely és a Szombathely—Körmend—Graz vasútvonalak korszerűsítése, a belső közlekedési-szállítási feltételek és színvonaluk javítása, Kőszeg—Oberpullendorf, Szombathely—Oberwart, Rédics—Lendva egykor létezett vasúti kapcsolatok helyreállítása. A vasútfejlesztések igazi motorja és legfőbb haszonélvezője a magyar-osztrák tulajdonban lévő GySEV Zrt. lehet, melynek tulajdonában a Győr—Sopron vonal (85km), a Fertőszentmiklós—Fertőújlak—Pamhagen—Neusiedl am See vonal (magyar területen 10 km) van és kezelője a Sopron—Szombathely vonalnak (62 km). A Győr—Sopron szakasz a IV. Páneurópai Folyosóra vezet, míg a Sopron—Szombathely vonal kulcseleme lehet a IV. és V. folyosó É-D irányú összeköttetésében. Ugyanakkor a Szombathely—Körmend—Graz kapcsolat fejlesztésével megfelelő alternatívát jelenthet az ÖBB Semmering-vasútja forgalmi gondjainak csökkentéséhez.<sup>93</sup> A felvázolt vasútfejlesztések a Nyugat-Dunántúli Régióra kedvező hatással lehetnek. A vasútvonal megépülése és korszerűsítése esetén a határokon átnyúló kapcsolatok erősödni fognak és szorosabbá válik az együttműködés a periférikus területnek számító Burgenland és Nyugat-Dunántúl között. Ezt a célt tűzte ki célul az 1999. június 21-én aláírt EUREGIO West/Nyugat Pannonia együttműködés is, mely a későbbiekre nézve számos gazdasági és társadalmi hatással jelentkezhet az adott térségben, így az infrastruktúra fejlődése, turizmus elősegítése, munkanélküliség csökkenése, természetes térszerkezetek visszaállítása.<sup>94</sup> 2001-ben jelent meg a Nyugat-Dunántúli Régió Területfejlesztési Programja<sup>95</sup>, melynek egyik fő irányvonala a vasútfejlesztés lenne, hiszen ez a „régióépítés” szempontjából elsődleges dolog.

A fejlesztések tehát szükségszerűek voltak a régióban az EU-ba való belépésünk előtt, 2004. május 1-je után azonban Magyarország is a része volt az Uniónak, így a fejlesztések még gyorsabb ütemben kellett, hogy folyjanak. A Budapest—Hegyeshalmi és a Budapest—Boba—Bajánsenyei fővonalakat elismerték a IV., illetve az V. Helsinki Folyosók és TINA<sup>96</sup> hálózat vasúti tengelyének. A GySEV 2005-ben pedig megvásárolta a Szombathely—Szentgotthárdi vonalszakasz működtetésének jogát is. A vasútfejlesztés megvalósult dolgai közül az egyik legényege-sebb az EUREGIO-vonatok, természetesen az (EC-vonatok mellett) megjelenése volt. Ezeknél a bécsi orientáció erősödése figyelhető meg. Az utóbbiak nappal periodikusan közlekednek Győrön át Tatabányaig kétóránként, Sopronba óránként,

---

<sup>93</sup> Horváth Ferenc: A Nyugat-Dunántúli Régió és a vasútfejlesztés lehetőségei. In ÉPKO, 2003. 87.

<sup>94</sup> Uo. 89.

<sup>95</sup> A Nyugat-Dunántúli Régió Területfejlesztési Programja. Győr, MTA Regionális Kutatások Központja, 2001. In: [http://www.westpa.hu/cgi-bin/rhti/dokutar/dokulist\\_guest.cgi?mode=1&parentid=28&nyelv=2010.10.09.16.10](http://www.westpa.hu/cgi-bin/rhti/dokutar/dokulist_guest.cgi?mode=1&parentid=28&nyelv=2010.10.09.16.10)

<sup>96</sup> Trans Infrastructure Needs Assessment: A csatlakozó országok olyan közlekedési hálózat, mely az EU csatlakozáskor infrastrukturális hálózatának kibővítése lesz majd. In: Lindenbach Ágnes – Kengyel Ákos: Az EU útügyi adatai. Jegyzet. 28.

Szombathelyig kétóránként, ez utóbbiak közül naponta egy járatpár továbbmegy Jennersdorfig, kettő pedig Grazig.<sup>97</sup>

### **Összegzés**

Összegezve elmondhatjuk, hogy a helyiérdekű vasutak építése a virágkorát élte a 19. század második felében mind Magyarországon, mind a nyugat-dunántúli régióban. Számos, később is releváns vicinális épült ki, pl. a Fertővidéki HÉV, a Sopron—pozsonyi HÉV, a Sopron—kőszegi HÉV és a Győr—(Veszprém)—dombóvári HÉV. Az első három szakaszon a trianoni békediktátum utáni kényszerű határeltolás miatt sem szűnt meg a forgalom, ami egyedülállónak titulálható, hiszen Magyarország csak Ausztriával tudott az ún. „péage szerződés” keretében erről megállapodni. A közlekedés zavartalanul továbbfolyt 1939-ig. A 20. században a nyugat-dunántúli térségben főként a második világháború viszontagságos esztendői után a vasút a visszafejlődésének korszakát élte. Különösen igaz ez az 1968-as Közlekedéspolitikai Konceptió után, amikor vonalfelszámolásokra kerül sor. Végül a visszafejlődést az EU-hoz való integrálódási folyamat hozza meg, amikortól kezdve az 1997-ben létrehozott Nyugat-Dunántúli, tervezési-statisztikai régió keretein belül, de határain átnyúlva dolgoznak ki olyan programot, mely ténylegesen is a fejlesztéseket irányozza elő. Napjainkra ez a térség pályáinak korszerűsítésében és az Ausztriába és a szomszédos (Közép-Dunántúli) régióba induló EUREGIÓ-vonatokon érzékelhető. Kijelenthető mindez annak tudatában is, hogy 2006-ban Kóka János minisztersége alatt a Győr–Veszprém vonal is szerepelt a vasúti „halállistán” és a közlekedés szünetelt is egy darabig, majd Győrtől Bakonyszentlászlóiig ismét megindult a forgalom, mely 2010-ben, a kormányváltás után egészen Veszprémig elér.

---

<sup>97</sup> Rechnitzer János: Nyugat-Dunántúl. Bp.-Pécs. MTA Regionális Kutatások Központja, Dialóg Campus, 2007. 229.

## Irodalom

- CZÉRE Béla: A vasút története. Bp.: Corvina, 1989
- CZÉRE Béla: Közlekedéspolitikai koncepció, 1968. In: Vasúthistoria Évkönyv, 1994. p. 23–49.
- HORVÁTH Ferenc: A Nyugat-Dunántúli Régió és a vasútfejlesztés lehetőségei. In: ÉPKO, 2003. p. 85–90.
- IVÁNYI Árpád, PÁL József, TÓTH László: Közlekedéspolitikai – közlekedésgazdaságtan. Bp.: Műszaki Könyvkiadó, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1987
- KOVÁCS Ferenc: Közlekedéstan. Győr: Széchenyi István Főiskola, Közlekedési és Gépészmérnöki Intézet. 2002
- LINDENBACH Ágnes, KENGYEL Ákos: Az EU útügyi adatai. Jegyzet. É.N. 28.
- MAJDÁN János: A magyar határ két oldalán 1918–1996 között. In: Majdán János: Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19-20. században. Baja: Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010. Eredetileg megjelent: Pál Ágnes (szerk.): Határon innen – határon túl. Szeged: Juhász Gyula Főiskolai Kiadó, 1996. p. 251–274.
- MAJDÁN János: A vasút szerepe a határok kialakulásában. In: Rubicon, 2001. 8–9. sz. p. 63–67.
- MAJDÁN János: Baross Gábor győri tevékenysége. In: Majdán János: Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja: Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010. p. 85–106.
- Nyugat-Dunántúl. Szerk. Rechnitzer János. Bp.-Pécs: MTA Regionális Kutatások Központja, Dialóg Campus, 2007
- UDVARHELYI Miklós: Vasúti földrajz és a vasúti történet. Bp.: Közlekedési Dokumentációs Vállalat, 1985

## Forrás

1836. évi XXV. az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról szóló törvénycikk
1848. évi XXX. a felelős ministerségnek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről szóló törvénycikk
1867. évi XVI. a magyar korona országai és Ő Felseje többi királyságai és országai között kötött vám- és kereskedelmi szövetségről szóló törvénycikk
1880. évi XXXI. a helyi érdekű vasutakról szóló törvénycikk
1888. évi IV. a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről szóló törvénycikk
1931. évi XXIII. a Budapesten 1930. június hó 30-án kelt magyar-osztrák vasúti forgalmi államszerződés becikkelyezéséről szóló törvénycikk
1993. évi XVC. a vasútról szóló törvénycikk
- A Nyugat-Dunántúli Régió Területfejlesztési Programja. Győr: MTA Regionális Kutatások Központja, 2001. In: [http://www.westpa.hu/cgi-bin/rhti/dokutar/dokulist\\_guest.cgi?mode=1&parentid=28&nyelv=2010.10.09.16.10](http://www.westpa.hu/cgi-bin/rhti/dokutar/dokulist_guest.cgi?mode=1&parentid=28&nyelv=2010.10.09.16.10)
- Gróf SZÉCHENYI István: A magyar közlekedési ügyről. Bp.: Könyvértékesítő Vállalat, cop. 1987
- Magyar közlekedéspolitika. Bp.: Közlekedési Dokumentációs Vállalat, 1969
- Magyar Közlöny 1979/29 (V.16.)