

Horváth Csaba Sándor
**Sopron környékén zakatoló
vicinálisok a kezdetektől 1920-ig**

A borítón szereplő képek:
A soproni GYSEV-pályaudvar az előtte közlekedő villamossal.
(Forrás: Kalocsai Péter képeslapgyűjteménye),
Az eszterháza-fertőszentmiklósi állomás 1900 körül.
(Forrás: Bognár Béla képeslapgyűjteménye)

Lektor: Kalocsai Péter

Korrektor: Johannes Gertrúd

Győr, 2018

Szüleimnek

Köszönetnyilvánítás

E könyv nem készülhetett volna el szüleim kitartó – erkölcsi és anyagi – támogatása nélkül, akik mindvégig bíztak bennem és mellettem álltak tanulmányaim során. E kötettel mondok köszönetet Nekik és fejezem ki örök hálámat Feléjük.

Mellettük köszönöm Kalocsai Péternek, volt oktatómnak, jelenlegi kollégámnak, barátomnak, hogy kurzusán megismerhettem a közlekedéstörténet szépségeit és kutatási lehetőségeit, ami engem is erre az útra terelt. Egyúttal hálás vagyok Neki, hogy a könyv lektorálását is elvállalta és lelkiismeretesen, professzionálisan megoldotta. Rajta kívül köszönetet mondok Majdán Jánosnak, a disszertációm opponensének, kollégámnak, barátomnak, aki bírálatában konstruktív kritikákat megfogalmazva emelte a későbbi kiadás színvonalát, és azóta is segíti kutatásaimat. Klement Judit opponensnek is köszönöm a bírálatában az építő jellegű észrevételeit. Köszönettel tartozok még az Eötvös Loránd Tudományegyetem „Atelier” Európai Historiográfia és Társadalomtörténet Doktori Programjának és témavezetőmnek, Sonkoly Gábornak. A képzés alatt mind szakmailag, mind emberileg sokat fejlődtem, több lettem; új, az általuk képviselt modern történelemszemlélettel gazdagodtam. Köszönöm a Nyugat-magyarországi Egyetemnek, hogy támogatta PhD-képzésemet, a Széchenyi István Egyetemnek, jelenlegi munkaadómnak pedig azt, hogy nagy hangsúlyt fektet további kutatásaim segítségére.

Végül hálás vagyok Lanczendorfer Zsuzsanna kolléganőmnek azért, hogy könyvem kiadását több szempontból is segítette.

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	7
1. 1. A kutatás tárgyának meghatározása	8
1. 2. A vasút mint történeti probléma	10
1. 3. Források	20
2. A vasút építéstörténete Magyarországon	23
2. 1. A vasút megjelenése előtti közlekedési viszonyok Magyarországon	27
2. 2. Első tervek és a megvalósult vasutak 1845-ig	28
2. 3. Birodalmi fejlesztési szempontok és a magánvasutak	35
2. 4. A vasutak ismét magyar fennhatóság alatt	41
2. 5. A helyiérdekű vasutak kora (1880/1884–1920)	45
3. Az északnyugat-dunántúli térség bemutatása a vasútfejlesztés szempontjából 1920-ig	61
3. 1. Az északnyugat-dunántúli térség központjainak és vizsgált településeinek a bemutatása a 19. század elején, a vasút megjelenése előtt	61
3. 2. Az északnyugat-dunántúli térség településhálózatának változása és területi tényezőinek bemutatása az országos vasutak kiépülésének korszakában (a vasút megjelenésétől 1880-ig)	67
3. 3. Az északnyugat-dunántúli térség településhálózatának fejlődése és területi tényezőinek változása a helyiérdekű vasutak korában (1880–1920)	73
4. A vasút funkciói és hatásai 1920-ig	87

5. Az északnyugat-dunántúli vasúthálózat kiépülése, kiemelten koncentrálva a vizsgált HÉV-ek építéstörténetére	93
5. 1. A GYSEV története és vállalati struktúrája a vizsgált periódusban	93
5. 2. A Sopron–pozsonyi HÉV	101
5. 3. A Fertővidéki HÉV	136
5. 4. A Sopron–kőszegi HÉV építéstörténete	170
6. A vizsgált HÉV-ek hatása a területi és demográfiai tényezők változásaira	203
6. 1. A vizsgált HÉV-ek által átszelt terület, az érintett nagybirtokok és termelőegységek	203
6. 2. A vizsgált HÉV-ek hatása az egyes települések lakosságának változására	213
6. 3. A vizsgált települések HÉV-ek által előidézett infrastrukturális fejlesztései	221
7. Konklúzió	233
8. Melléklet	237
9. Felhasznált források és szakirodalmak	253
9. 1. Levéltári források	253
9. 2. Sajtó	254
9. 3. Képeslapgyűjtemény	254
9. 4. Internetes források	254
9. 5. Forráskiadványok	255
9. 6. Szakirodalom	258

1. Bevezetés

Az iparosodás egyik legnagyobb találmánya a vasút volt. A 19. század elejétől hódító útjára induló új közlekedési eszköz újfajta lehetőséget kínált a meg- vagy kitermelt javak és a személyek szállításában. A tér és az idő elkezdett általa összezsugorodni, az ember a gépi erővel megsokszorozhatta saját teljesítőképességét, ráadásul egyes természeti jelenségek már nem korlátozták annyira működését, így tömegessé, könnyebbé és olcsóbbá vált a fuvarozás. A modernizációt jelentette önmagában a vaspályák lefektetése, amelyektől az országok, a tőkések, a vállalkozók és az egész társadalom is a fellendülést várták. Magyarországon már a 19. század első felében megjelent az eszköz, azonban csak az 1850-es évek után épült ki az ország vasúthálózata, amelynek az 1880-as évektől fontos részeivé váltak a helyi érdekű vasutak, a mellékvonalak. Ezek gazdasági és társadalmi jelentősége azonban korántsem volt másodlagos.

A könyv alapját az Eötvös Loránd Tudományegyetem „Atelier” Európai Historiográfia és Társadalomtörténet Doktori Programjában 2015 májusában summa cum laude minősítéssel megvédett PhD-disszertáció képezi. Munkámban az északnyugat-dunántúli térség egyes helyi érdekű vasútjainak – történelmi szaktudományos kutatások tárgyát eddig kevésbé képező – gazdasági és társadalmi hatásait vizsgálom. E vicinálisok: a Sopron–pozsonyi, a Sopron–kőszegi és a Fertővidéki HÉV. A módszertani keretek felvázolása, a primer forrásadottságok és a vasút historiográfiai áttekintése után először Magyarország vasútépítés-történetével foglalkozom. Majd bemutatom a térség központjainak, városainak fejlődését a kötöttpályás közlekedési eszköz megjelenésével való összefüggésben, külön koncentrálni az azzal összefüggő területfejlesztési elképzelésekre és a regionális központok kialakulására is a 19. századtól kezdődően, ezzel megteremtve a kutatáshoz szükséges elméleti keretet. Egyetemes és országos kitekintéssel, de a szűk keretek miatt lényegre törően foglalkozom a vasút létrehozásával, annak előfeltételeivel, fejlődésével és társadalomra gyakorolt hatásaival. Ebből próbálok arra következtetni, hogy melyek a vasút megjelenésének legfőbb mozgatórugói a vizsgált területen. Ezután az érintett HÉV-ek építéstörténetéről, funkciójuk megváltozásáról, a területi és demográfiai tényezőkre gyakorolt hatásokról kívánok képet adni, tehát elhelyezem a vicinálisokat az őket érintő, körülvevő tájban. Vizsgálódásom a fent megjelölt területből fakadóan főként az adott helyi érdekű vasutak mentén húzódó településekre fókuszál. Ezek közül kiemeltem néhányat, amelyek esetében részletesebben megvizsgálom a helyi érdekű vasút megjelenésének hatásait. Céloom a „vasparipa” e falvakra és városokra gyakorolt területi és demográfiai változásokat, illetve infrastrukturális fejlesztéseket előidéző hatásait bemutatni. A korabeli legmodernebb közlekedési eszköz egy-egy újabb területen való megjelenése nemcsak technika-, hanem jelentős gazdaság- és társadalomtörténeti változást is eredményezett.

1. 1. A kutatás tárgyának meghatározása

A könyv időhatárai – a vasút megjelenésétől 1920-ig – egybeesnek a hazai alternatív vasúttörténeti periodizáció¹ című tanulmányomban meghatározott korszakolás első és második szakaszával. Ennek választását az indokolja, hogy ebben a korszakban jelent meg a vasút, és Magyarországon 1920-ig tartott az a periódus, ameddig a hálózat egyértelműen bővült. A vizsgált HÉV-ek építéstörténeténél és hatásainál azzal is indokolható e korszakhatár, hogy 1920 mindenképp éles cezúrát képez, mivel a vasútfejlesztések időszaka ezzel lezárult az országban. Sőt, a trianoni határeltolás következtében mindhárom vizsgált vicinális – részben vagy teljesen – más országba került, rendeltetésük is megváltozott, ha éppen megmaradtak helyi érdekű vasút formájában, hiszen a Sopron–pozsonyi HÉV jogilag megszűnt. Egy nagyobb időintervallumot érintő hasonló vizsgálódás szétfeszítette volna a munka megírásának időkereteit. Kiindulópontként egy általános vasútépítés-történetet vázolok, először egyetemes kitekintéssel a kötöttpályás közlekedési eszköz feltalálásáról, felhasználásáról és térhódításáról, ezután országos viszonylatban a kezdetektől egészen 1920-ig, amikorra hazánk vasúthálózatának struktúrája szinte teljesen kialakult. Lényegre törő bemutatásomnak nem célja, hogy ilyen szűk keretek között az összes hazai vonalat és az azokkal kapcsolatos minden adatot pontosan ismertesse, sokkal inkább a vasútfejlesztések mögött húzódó területi és/vagy politikai érdekekre, a vonalvezetések kiformalódására és az építkezés mozgatórugóira fókuszálok. Ez alapként szolgál a későbbi három helyi érdekű vasútvonal építéstörténetének és azok hatásainak vizsgálatánál is.

Kutatásom Magyarországra, azon belül is Északnyugat-Dunántúlra fókuszál. Egyetemes és országos kitekintéssel a vasút építéstörténeténél és funkcióinak bemutatásánál dolgozom, mivel a kiinduló- és végpontot illetően nem adna tökéletes és világos képet, ha csak a vicinálisok történetét ismertetném. Az általam megjelölt – rugalmasan kezelt – északnyugat-dunántúli térség Moson, Sopron, Vas vármegye területét, illetve Pozsony városát és körzetét jelenti. Ezek területi, gazdasági és kereskedelmi viszonyait is ismertetem a források adta lehetőségekhez képest. Amikor a HÉV-ek területi tényezőik megváltozását előidéző hatásait vizsgálom, egyes települések kiemelése történik meg. Közülük Sopron, Pozsony, Kőszeg, Pándorfalu és Kiscell az egyes vicinálisok végpontjait képezték, és új vonalakkal gazdagodtak. A két jelentős volt szabad királyi város, Kismarton és Ruszt ekkor kapott vasutat és ez meghatározza innentől a két település fejlődését. Nezsider, Pándorfalu, Fertőszentmiklós, Eszterháza és Répcelak elágazó állomásokként funkcionáltak és a vicinálisok megépülése új fejlődési perspektívát jelentett az életükben.

Az északnyugat-dunántúli térség bemutatásának kiindulópontja a Bácskai Vera és Nagy Lajos által készített, az 1828. évi összeírás alapján a korszak magyar piackörzeteit, piacközpontjait és városait vázoló monográfia. Bár vasút ez idő tájt még nem volt Magyarországon,

1 Horváth Csaba Sándor: Alternatív periodizáció a vasúttörténetben. In: Lőrincz Ildikó (szerk.): XV. Apáczai-napok Nemzetközi Tudományos Konferencia, 2011. A gazdasági és társadalmi átalakulás perspektívái Magyarországon. Tanulmánykötet. Győr, NYME-AK, 2012, 29–42. (a továbbiakban: Horváth 2012), 29–42.

ez az unikális értékű munka mégis kiváló alapot képezhet, mivel a vasútépítés előtti állapotokat egzakt módon ismerteti a vizsgált területen is, még akkor is, ha az általam választott települések közül mindegyik nem szerepel az összeírásban.

A térség ismertetésekor nem kizárólag a három vonal által érintett településekre fókuszálok, hanem a különböző forrásokban fellelhető, a terület fejlődése szempontjából fontos központok is felbukkannak (például Szombathely, hiszen már 1883 óta vezetett vonal Kőszegről a városba), mivel legtöbbször ezek felé már volt kiépített vasútvonal, így e helységek is hatással voltak a vizsgált HÉV-ek megépülésére.

A vonalak választása azzal indokolható, hogy a közlekedési csomópontként funkcionáló Sopron kiemelt fontossággal bírt a területen. A város a pozsonyi és kőszegi HÉV-vel észak és dél felé új vidékekkel és központokkal került kapcsolatba. A Fertővidéki HÉV Kiscell és Pándorfalu végpontjaival az addigi kötőtpályás közlekedési vérkeringésbe be nem kapcsolt, de termékeny és összefüggő, az „olcsó vasútra” méltán igényt tartó területen épült ki, és nem utolsósorban Sopron is szorgalmazta létrehozását. A három vicinális fejlődéstörténete a vonalvezetési sajátosságukból és az általuk érintett területekből fakadóan is eltérő. A HÉV-ek vasútépítés-történeti szempontból, illetve gazdasági és a területi tényezők megváltozását előidéző hatásuk miatt kiváló példának tekintendők eltérő rendeltetésükkel.

A monográfia egy széles forrásbázissal (kvalitatív és kvantitatív) rendelkező, interdiszciplináris munka, egyetemes és országos kitekintéssel is vizsgálja a témát, és tér-, közlekedés-, technika-, életmódtörténeti, területfejlesztési és településföldrajzi vonatkozással is bír. A munka betekintést ad a vasút építéstörténetébe, a HÉV-ek megjelenésébe és jelentőségükbe az északnyugat-dunántúli térségben.

Célom, hogy a vizsgált területen a helyi érdekű vasutak megépítését, a velük kapcsolatos döntéshozatali mechanizmust, a finanszírozásukat, az őket övező érdekcsoportokat, illetve a gazdasági és társadalmi hatásukat alaposan feltárjam, és az azokból származó konklúziók megalapozottak legyenek. Könyvemben a három vicinális létrejötte és modernizációja nyomán kívánom ismertetni az északnyugat-dunántúli térség vizsgált részeinek és településeinek fejlődését. Milyen hatással volt a vasút valójában az adott területen? Milyen változásokat eredményezett a vasútépítés és -fejlesztés a térséget tekintve a vizsgált periódusban? Kik és milyen érdekcsoportok építették meg a vicinálisokat? Milyen érdekek húzódtak ezek mögött? Mi volt a legfontosabb szempont a vonalvezetés terén? Kik határozták meg, hogy milyen irányba menjen a pálya? Milyen koncepciók fogalmazódtak meg, és azokat mennyire követték a későbbiekben? A települések milyen segítséget nyújtottak a vasút kiépülésében? Kik voltak az egyes HÉV-ek legfőbb részvényesei és hogy finanszírozták az építkezést? Milyen nagybirtokokat és nagyüzemeket érintett a vasút az adott területen? Mi volt a vasutak eredeti funkciója, és hogy változott meg a későbbiek során? Hogy hatott a HÉV-ek kiépülése a választott települések lakosságszámának változására? Milyen infrastrukturális fejlesztéseket eredményezett a vasútfejlesztés egy településen? Milyen társadalmi hatásai voltak a vicinálisoknak?

1. 2. A vasút mint történeti probléma

A vasút történetét már a 19. század folyamán elkezdtek széles körben tárgyalni, azonban az új közlekedési eszköz hatásainak vizsgálatához időnek kellett eltelnie. A vasút történeti szinten sokáig nem képezte szaktudományos kutatás tárgyát, így leginkább az adott ágazatban dolgozó és az ihletüket onnan merítő személyek írtak róla. Ennek nyomán a Magyarországon olvasható munkák nagy része sokkal inkább koncentrált a technikai paraméterekre, mint a vasút gazdasági, társadalmi és mentalitással kapcsolatos hatásaira. Meg kell jegyeznünk, hogy manapság mind hazai, mind egyetemes viszonylatban többen kezdtek el a vasúttal foglalkozni úgy, hogy együtt vizsgálják az azt körülölelő tájjal, átfórmálva a korábban róla alkotott képet, s feltárják a komplex hatásokat is.

Ha Magyarországon a vasútról először beszámoló írásokat keresünk, akkor az egyes, korabeli utazó arisztokraták munkáiban találhatunk utalásokat. Bölöni Farkas Sándor erdélyi író, műfordító és utazó 1831-ben egy Nyugat-Európában² és Észak-Amerikában³ tett látogatása alkalmával ismerkedett meg az új közlekedési eszközzel, és a Liverpool és Manchester közötti utazás élményét le is írta naplójába. Nem sokkal később Széchenyi István is hasonló benyomásokkal gazdagodott, aki ezt szintén papírra vetette Naplójában.⁴ A hazai közönség az utazókon keresztül ismerkedhetett meg a vasúttal. Az új eszköz azonnal felkeltette a közvélemény érdeklődését.

Ennek nyomán a reformkorban a hazai politikai elit egy részét is komolyan foglalkoztatta a vasút Magyarországon való meghonosításának gondolata. Ez 1848-ban leginkább a Helytartótanács közlekedési osztályának vezetője, Széchenyi István *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* című munkájában⁵ kerekedett ki. Ezt megelőzően már komoly vita folyt az ország közlekedésének fejlesztése tárgyában, és ez arra sarkallta a gróft, hogy saját elképzelését papírra vesse, bemutatva az összes ágazat fejlesztésének általa vélt lehetőségeit. A magyar politikusok mellett külföldi személy is foglalkozott a hazai közlekedésfejlesztéssel. Friedrich List német közgazdász 1844-ben több magyar államférfi meghívására meglátogatta hazánkat. A magyarországi közlekedéssel kapcsolatos észrevételeit 1845-ben egy Metternichhez intézett emlékiratában⁶ fejtegette. Ő összekapcsolta volna a nemzetgazdasági és politikai reformokat a közlekedés eszközeinek a megújításával, és a gőzüzemű vasutat a lóvasúttal szimbiózisban képzelte el fejleszteni. E tervek közül azonban Széchenyi koncepciója vált irányadóvá, de csak 1867 után.

Alapvetően megváltoztak a hazai vasútfejlesztési irányelvek 1848–49-et követően, s az országunkat tartományi szinten kezelő abszolutista hatalom kizárólag önös érdekeinek megfelelően alakította a fejlesztéseket. A neoabszolutizmus korában Széchenyi koncepciója

2 Bölöni Farkas Sándor: Utazás Nyugat-Európában. Naplótöredékek. Marosvásárhely, Mentor Kiadó, cop. 2008. (A továbbiakban: Bölöni 2008)

3 Bölöni Farkas Sándor: Utazás Észak-Amerikában. Bukarest, Irodalmi Könyvkiadó, cop. 1966. (A továbbiakban: Bölöni 1966)

4 Széchenyi István: Napló. Bp., Gondolat Kiadó, 1978. (A továbbiakban: Széchenyi 1978)

5 Gróf Széchenyi István: A magyar közlekedési ügyről. Bp., Könyvértékesítő Vállalat, cop. 1987. (A továbbiakban: Széchenyi 1987)

6 List Frigyes: Emlékirat. A magyar közlekedésügy reformjáról. Közli Földes Béla. Bp., MTA, 1916. (A továbbiakban: List 1916)

sem vész a feledés homályába, hiszen az Országos Magyar Gazdasági Egyesület (OMGE) 1862-ben a *Budapesti Szemle*ben emlékirat⁷ formájában kiadta téziseit a hazai vasútfejlesztési politikával kapcsolatban. Ebben a gróf által vizionált hálózatos rendszert priorizálták az osztrák elképzelésekkel szemben. A társaság mellett kiemelendő a korszakban még Hollán Ernő hadmérnök, altábornagy, a későbbi közlekedésügyi államtitkár, az OMGE tagja, aki három írásában⁸ is lefektette, miként lehetne a nyugati minták alapján Magyarországon a nemzetgazdaság fő ütőerét jelentő vasúthálózatot kiépíteni. Számára a követendő példa Skócia és Franciaország fejlesztései voltak.

A hazai vasúthálózat-fejlesztést tekintve az 1867-es kiegyezés hozta meg az áttörést. Kiemelkedő szerepe volt a fejlesztésekben az ezt követő időszakban a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet 1867-től egészen 1944-ig megjelenő közlönyének és heti értesítőjének, ahol főként a szakértelmiség publikálta a kötöttpályás közlekedéssel kapcsolatos tanulmányait és értekezéseit. Ezekben az írásokban a társadalmi és gazdasági hatások jellemzése is felbukkannak már. Mára ezek felbecsülhetetlen értékű források a vasúttörténet számára. Időben később jelenik meg először, de talán a vasúttörténetet kutatók számára még ennél is értékesebb periodika a *Vasúti és Közlekedési Közöny*, amely 1879-től 1944-ig publikált széles körben a kötöttpályás közlekedési eszközzel kapcsolatos mindennemű információt. A törvényeken, előmunkálati és építési engedélyeken keresztül a hazai és külföldi vasúttal kapcsolatos releváns adatokon át szintén olvashatunk már a vasút gazdasági és társadalmi hatásairól szóló sorokat is a kor szaktekintélyeinek tollából. Kisebb jelentőségű, de fontos folyóirat a *Vasúti és Hajózási Hetilap* is. Ez 1899 és 1944 között adott közre szaktudományos írásokat a címében megjelent tematikában.

Az 1873-as gazdasági recesszió után a helyi érdekű vasutak magyarországi megjelenése kedvezett mind a vasúthálózat bővítésének, mind a kötöttpályás közlekedési eszköz historiográfiájának, mivel egyre többen írtak a HÉV-ekkel kapcsolatos élményeikről és ötleteikről. Erről első ízben 1879-ben Boros Béni mérnök számolt be, amikor egy hazai vicinális építését és annak működési tapasztalatait papírra vetette.⁹ Ezt követően részletesen Kállay Béni írt az „olcsó vidéki” vasutak hazai adaptációjáról. Ezzel a politikus szerint a közlekedési vérkeringésbe addig be nem kapcsolt területek is könnyedén juthatnának az új vívmányhoz, ami a hazai gazdaságot még inkább dinamizálhatná.¹⁰ A kedvező tapasztalatok és a kormányzati körök támogatása mellett felgyorsult a helyi érdekű vasutak kiépítése, és ez jócskán átalakította a hazai közlekedési viszonyokat. Az 1890-es évek második feléig tartott az 1880. évi XXXI., a HÉV-ek megépítését könnyítő törvénycikkely elfogadása utáni vasútépítési lendület. Az akut válság alatt is jelentek meg új, a vicinálisok kivitelezését még inkább megkönnyítő koncepciók. Dobiecki Sándor mérnök, vasúti és hajózási főfelügyelő – és nem mellékesen ekkortájt a *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet*

7 A Magyar Gazdasági Egyesület emlékirata a magyarországi vasutak tárgyában. In: Csengery Antal (szerk. és kiad.): Budapesti Szemle, 15. kötet, Pest, 1862. (A továbbiakban: A Magyar Gazdasági Egyesület emlékirata 1862)

8 Hollán Ernő: Magyarország forgalmi szükségletei s a vasútügynek az újabb kifejlődése. Pest, Lauffer Vilmos kiadása, 1864. (A továbbiakban: Hollán 1864) Hollán Ernő: A hazánkban eddig vasútpálya nélkül levő vidékeket, mi módon lehetne olcsó vasutakkal ellátni. In: Magyarország Anyagi Érdekei: Nemzetgazdasági folyóirat, 1865, 35–47. (A továbbiakban: Hollán 1865/A) Hollán Ernő: Az olcsó vasutak tárgyában kiküldött bizottmány munkálata. In: Magyarország Anyagi Érdekei: Nemzetgazdasági folyóirat, 1865, 314. füzet, 313–381. (A továbbiakban: Hollán 1865/B)

9 Boros Béni: Az Arad–körösölvgyi vasut ismertetése. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 1879, 14. füzet, 1–18.

10 Kállay Béni: Olcsó vidéki vasutak Magyarországon. Bp., Athenaeum E. Társulat, 1881. (A továbbiakban: Kállay 1881)

Közlönyének szerkesztője – az 1890-es évektől sokszor foglalkozott a HÉV-ek építésével.¹¹ Ez személyes érdekeltségéből is fakadt, hiszen jelen is volt egy-két erdélyi vonal engedélyezésénél és ellenőrzésénél. Mellette a helyiérdekű vasutakról és azoknak reformjáról írásokat jelentetett meg a korszakban többek között Dobai Aurél,¹² Gönczy Béla,¹³ Haich Károly,¹⁴ Hieronymi Károly,¹⁵ Lukács Lipót,¹⁶ Mylius (Török Ernő)¹⁷ és Rózsa Károly.¹⁸

A HÉV-ekkel foglalkozó publikációk mellett már átfogó jellegű munkát is találunk a korszakban. Az első magyarországi – egyetemes kitekintéssel is bíró – közlekedéstörténeti szintézis 1882–83-ban látott napvilágot Csikvári (Wührl) Jákó m. kir. államvasúti felügyelő, ügyosztályvezető tollából. E kétkötetes munka a vasutak mellett a posták, távirtdák és a hajózás történetét tárja fel az olvasóközönség előtt. Jó ideig ez az egyetlen komplex, magyar nyelven olvasható írás a közlekedés történetéről,¹⁹ de ez sem igazán vizsgálja a vasút gazdasági és társadalmi hatásait.

A vasúttörténések számára egyedülálló, kvantitatív forrásnak minősül az Edvi Illés Sándor vezetésével lezajlott, az államvasutak és a kezelésükben lévő HÉV-ek áruforgalmát rögzítő 1895-ös adatfelvétel.²⁰ Az összeírás egyúttal az adott terület, település mezőgazdasági, erdészeti, állattenyésztési, bányászati, ipari és kereskedelmi viszonyait is ismertette. Sajnos a magántársaságok – így a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút (GYSEV) és a Déli Vasút²¹ – nem képezték a felmérés tárgyát. E munka segítségével képet kaphatunk az egyes települések vonzaskörzetéről és forgalmáról. Tominac József neve és írása is említést érdemel 1905-ből, aki 1845-től 1904-ig összegyűjtötte és táblázatosan bemutatja a Magyarországon addig megnyíló vonalakat és azok technikai paramétereit. E munka így egy kiváló adatbázis a már meglévő vaspályákkal kapcsolatban.²²

-
- 11 Dobecki Sándor: Helyiérdekű vasutaink alapítása, építése és üzlete. Bp., Magyar Mérnök- és Építész-Egylet, 1893. (A továbbiakban: Dobecki 1893) Dobecki Sándor: Helyiérdekű vasutakra vonatkozó törvények módosításáról. Bp., Pátria, 1897. (A továbbiakban: Dobecki 1897)
- 12 Dobai Aurél: Helyi érdekű vasutaink. Bp., Krausz S. és T. V., 1901. (A továbbiakban: Dobai 1901)
- 13 Gönczy Béla: A magyarországi keskenyágányú vasutak országos hálózata. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 1901, II. füzet 72–91., III. füzet, 128–147. (A továbbiakban: Gönczy 1901)
- 14 Haich Károly: A helyi érdekű vasutakról. Bp., Wodianer F. és Fiai Műintézete, 1910. (A továbbiakban: Haich 1910)
- 15 Hieronymi Károly–Mihályfi József: A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet emlékirata a helyiérdekű vasutakról szóló törvények módosítása és kiegészítése dolgában. Bp., Pátria, 1900. (A továbbiakban: Hieronymi–Mihályfi 1900) Hieronymi Károly: Közlekedési eszközeink fejlesztésének irányelvei. Bp., Pátria Irodalmi V. Rt. 1902. (A továbbiakban: Hieronymi 1902)
- 16 Lukács Lipót: A helyiérdekű vasutak reformja. In: Vasúti és Hajózási Hetilap, 1903. június 3., 24. szám, 221–223., június 20., 25. szám, 229–231., június 27., 26. szám, 237–239., 1903. december 10., 50. szám, 437–438.
- 17 Mylius: Helyi érdekű vasutainkról. Bp., Singer és Wolfer, 1902. (A továbbiakban: Mylius 1902) Mylius: Viczináliai a jövőben. Észrevételek az alsóbbrendű vasutakról szóló törvény tervezetéhez. Bp., Singer, 1908.
- 18 Rózsa Károly: Helyiérdekű vasutaink s az új kormányprogram. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 1899, V. füzet, 193–196. Rózsa Károly: Helyiérdekű vasutaink hatása fővonalainkra. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője, 1903, 3. szám, 27–29. (A továbbiakban: Rózsa 1903)
- 19 Csikvári Jákó: A közlekedési eszközök. A vasutak, posták, távirtdák és a gőzhajózás története, I–II. kötet, Bp., Franklin-Társulat Könyvnyomdája, 1882–1883. (A továbbiakban: Csikvári 1882–1883)
- 20 Edvi Illés Sándor: A magyar királyi államvasutak és az üzemiükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai (Kereskedelmi monográfia), I–II. Bp., MÁV, 1896. (A továbbiakban: Edvi 1896, I.)
- 21 A vasúttársaság neve kezdetben: Cs. Kir. Szabadalmazott Állami Lombard–velencei és Központi Olasz Vaspályatársaság, majd Császári és Királyi Szabadalmazott Déli Vaspályatársaság. In: Kalocsai Péter: Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon 1867–1914. Szombathely, Vasi Múzeumbárát Egyesület, 2011 (a továbbiakban: Kalocsai 2011), 192. A szakudományos munkákban általában rövidítve, Déli Vasútként nevezik, így a továbbiakban én is ezt használom.
- 22 Tominac József: Magyar szent korona országainak vasutai 1845–1904. Bp., Klösz Gy. és Fia Térképészeti Műintézet, 1905. (A továbbiakban: Tominac 1905)

Már a 20. század elején indult meg a *Közlekedési Szakkönyvtár* című sorozat. A Képesy Árpád kereskedelemügyi miniszteri osztálytanácsos által szerkesztett munka a vasút technikai paramétereit mellett kitért annak gazdasági és társadalmi hatásaira is. Az 1908-tól 1910-ig 36 kötetben megjelenő írások közé tartozik többek között Haich Károly említett könyve, aztán Barthos Andor a magyar vasút jogi helyzetét,²³ Edvi Illés Aladár és Méhely Kálmán a vasút és az ipar kapcsolatát,²⁴ Görög Sándor a kötöttpályás közlekedési eszközök megépítését,²⁵ Maurer Vilmos a vasutak pénzügyeit,²⁶ Szigeti József az alkalmazottak képzését²⁷ és Szabolcsy Antal a közlekedés történetét²⁸ ismertető munkája. Még az első világháború kitörése előtti korszak képviselője Ujhely Géza is, akinek írásában az egyetemes és magyar vasútépítés jelenti a fő vezérfonalat.²⁹ A könyv hátuljában a függelékek között a magyar vasútépítés legfontosabb dokumentumait is olvashatjuk. Talán az egyetlen konkrétan a vasút társadalmi és gazdasági hatásaira fókuszáló írás Forró Lajos tollából származik. A szerző e közlekedési eszköz életmódot átalakító és térbeli átrendeződést előidéző szerepéről elmélkedett.³⁰

Mivel az adott ágazat szakemberei írták meg az első világháború előtti korszakban megjelent szakmunkákat, ezért legnagyobb részben a közlekedési eszközök történetét, azok technikai paramétereit ismertették, alig érintették a vasút gazdasági és társadalmi hatásait. Még időnek kellett eltelnie ahhoz, hogy ilyen perspektívából értékeljék a vaspályák megjelenését.

A két világháború alatti és közötti periódus már kisebb áttörést eredményezett a vasúttörténeti írásokban. Elsőként Zelovich Kornél mérnök alkotott maradandót, de hivatásából fakadóan egyértelműen technikai szempontból vizsgálta a vasutat.³¹ Az 1936-ból származó, Ladányi Miksa által szerkesztett magyar közlekedési monográfia³² jelentős szintézis. Ebben a vasúti mellett a közúti, vízi és légi közlekedés is terítékre kerül. A vasúti rész meglehetősen újszerű, gazdasági, társadalmi és kulturális megközelítésű is (az államvasutak jóléti és szociális intézményeit, az alkalmazottak kötelező baleseti biztosítását, kulturális és szociális intézményeket és a vasút és gazdaság akkori viszonyait is ismerteti). Újdonságnak titulálható Miklós Imre munkája, aki egy új nézőpontból vizsgálta a vasutasság történetét. A kötet emellett foglalkozik egyes, a közlekedési eszköz szempontjából meghatározó személyek biográfiájával és munkásságával, továbbá vasúti törvényeket és rendeleteket is találunk benne.³³ Kerkápoly Iván első ízben próbálkozott azzal, hogy a vasutat földrajzilag

23 Barthos Andor: A magyar vasúti jog foglalatja. Bp., Wodianer F és Fiai Műintézete, 1909. (A továbbiakban: Barthos 1909)

24 Edvi Illés Aladár–Méhely Kálmán: A vasút és az ipar. Bp., Wodianer János és Fiai, 1910. (A továbbiakban: Edvi 1910)

25 Görög Sándor: A vasutak építése. Bp., Wodianer, 1910.

26 Maurer Vilmos: A vasutak pénzügyei. Bp., Wodianer F., 1910. (A továbbiakban: Maurer 1910)

27 Szigeti József: A vasúti alkalmazottak elméleti és gyakorlati kiképzése. Bp., Wodianer F., 1910.

28 Szabolcsy Antal: A közlekedés története. Bp., Wodianer F., 1910.

29 Ujhely Géza: A vasútügy története. Bp., Athenaeum Kiadó, 1910.

30 Forró Lajos: A vasutak, mint a modern társadalom és gazdasági élet megalakítói. In: Vasúti és Hajózási Hetilap, 1909. február 12., 7. szám, 62–64., 1909. február 20., 8. szám, 75–76. (A továbbiakban: Forró 1909)

31 Zelovich Kornél: A vasút. Bp., Németh József Műszaki Könyvkereskedése, 1914. (A továbbiakban: Zelovich 1914) Zelovich Kornél: A magyar vasutak története. Bp., Németh József Technikai Könyvkereskedése, 1925. (A továbbiakban: Zelovich 1925/A) Zelovich Kornél: Széchenyi mérnöki alkotásai. Bp., Németh József Technikai Könyvkiadóvállalat, 1923. (A továbbiakban: Zelovich 1923) Zelovich Kornél: Széchenyi és a magyar közlekedésügy. Bp., MTA, 1925. (A továbbiakban: Zelovich, 1925/B) Zelovich Kornél: A vasúti felépítmény, Bp., Pátria, 1918. Zelovich Kornél: A vasúti üzem. Bp., Pátria, 1918.

32 Ladányi Miksa (főszerk.): A magyar közlekedésügy monográfiája. Bp., Magyar Közlekedésügy Monográfiája Kiadóhivatal, 1936.

33 Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. A legelső vasúttól – napjainkig. Vác, k. n., 1937.

értelmezze és elhelyezze az őt körülölelő tájban.³⁴ A korszakban kezdtek el foglalkozni a vasútnak komoly konkurenciát jelentő autó megjelenésével. Maléter Jenő először ismertette a „nyugati” tendenciákat, és a két eszköz egymással szimbiózisban való működésének megoldásait.³⁵ Ezen túl a már korábban említett két periodika, a *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* és a *Vasúti és Közlekedési Közlöny* publikált a vasúttörténetet érintő tanulmányokat és értekezéseket. E korszakról megállapítható: az egyes kutatók elkezdtek már a vasúttal kapcsolatban szélesebb körben vizsgálni.

A 20. század második felét két részre lehet bontani. Az első periódusban, nagyjából az 1980-as évek elejéig, inkább az adott szakághoz tartozó személyek tollából származó írások születtek a közlekedés- és vasúttörténeten belül, s ezért a technikatörténet volt domináns. Az összefoglaló munkákat tekintve Czére Béla és Nagy Ernő,³⁶ Petrik Ottó és Szegő Ferenc könyve³⁷ kiemelendő, azonban ezek lényegre törően tekintik át a témát. Czére Béla külön említést érdemel. Az akkori Közlekedési Múzeum volt főigazgatója, a közlekedéstudomány doktora egy új irányt jelölt ki a közlekedéstörténeti írásokban. Publikációiban a közlekedés széles spektrumát járta be, azt nem egy elszigetelt jelenségként vizsgálta, s ezt mutatják pályafutásának első, jelentősebb – a helyváltoztatást fontos társadalomformáló tényezőként problematizáló – tanulmányai is.³⁸ Ebből a kevés kötettszámból kiderül, az 1980-as évekig nem volt túlzottan népszerű téma a közlekedés vagy ezen belül a vasút. A csekély számú publikációk talán azzal is magyarázhatóak, hogy a második világháború után megváltozott a politikának a közlekedéshez való viszonyulása.

A közlekedéstörténeti írásokban bekövetkező fordulat előfutáraként említhető Moldova György. Az író egy mindmáig unikálisnak minősíthető szociográfiai ismertetéssel állt elő. *Akit a mozdony füstje megcsapott... című könyve az 1960–1970-es évek színpalán mögötti vasúti világot mutatja be történeteken keresztül. Értéke felbecsülhetetlen még akkor is, ha – a szociográfiai megközelítéséből fakadóan – nem történettudományos szakmunka, sokkal inkább elbeszélés jellegű.*³⁹

Az 1980-as évektől a gazdaságtörténészek figyelme terelődött először a vasút történetére. Pogány Mária kiváló munkája a Tiszavidéki és a Magyar Keleti Vasúttársaság (Keleti Vasút) vonalainak kivitelezését, finanszírozását és az ezeknél fontos szerepet játszó személyeket mutatja be magán, az építés folyamatán keresztül, amelybe gazdaság- és társadalomtörténet is vegyül már.⁴⁰ Urbán Lajos *Vasúti lexikonja*⁴¹ is e kor terméke. E munka a maga nemében hiánypótló, azonban fellapozva egyértelműen kiderül, hogy az adott szakágban dolgozó

34 Kerkápoly Iván: Vasúti földrajz és történet. Bp., Királyi Magyar Egyetemi nyomda, 1943. (A továbbiakban: Kerkápoly 1943)

35 Maléter Jenő: A külföldi vasutak védekezése az autó ellen. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 1928. április 15., 15-16. szám. (A továbbiakban: Maléter 1928)

36 Czére Béla–Nagy Ernő: A legyőzött távolság. Bp., Minerva Kiadó, 1967. (A továbbiakban: Czére 1967)

37 Petrik Ottó–Szegő Ferenc: 125 éves a magyar vasút. Bp., MAVOE, 1971. (A továbbiakban: Petrik–Szegő 1971)

38 Czére Béla: A közlekedés és az emberi élet. In: Közlekedési Közlöny, 1947. december 21., 52. szám, 542–544., 1947. december 28., 53. szám, 555–556. Czére Béla: A közlekedés, mint társadalomformáló tényező. In: Közlekedési Közlöny, 1947. április 20., 16. szám, 138–140., 1947. április 27., 17. szám, 146–148. (A továbbiakban: Czére 1947/B)

39 Moldova György: Akit a mozdony füstje megcsapott... Bp., Szépirodalmi Könyvkiadó, 1977.

40 Pogány Mária: Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában (1845–1873). Bp., Akadémiai Kiadó, 1980. (A továbbiakban: Pogány 1980)

41 Urbán Lajos (főszerk.): Vasúti lexikon. Bp., Műszaki Könyvkiadó, 1984. (A továbbiakban: Urbán 1984)

emberek számára nyújt igazán segítséget az egyes, kevésbé ismert, főként műszaki fogalmak magyarázatával. Gergely András munkájában pedig a fiumei vasút megvalósításának és jelentőségének reformkori gazdasági lehetőségeit vázolta.⁴²

Érdemes megemlíteni a 20. század második felét végigkísérő, a vasúttal kapcsolatos írások számára fórumot biztosító folyóiratokat is. A jelentősebbek közé tartozik a – jó ideig Czére Béla által szerkesztett – *Vasúti és Közlekedési Közlekedési Közlekedési* „megmaradt”, 1945-től 1992-ig kiadott *Közlekedési Közlekedési Közlekedési*. A második fontos kiadvány az 1951-től folyamatosan megjelenő *Közlekedéstudományi Szemle*. Ezek mellett kiemelt fontossággal bírnak a témában publikált évkönyvek is. 1988-tól 2011-ig nagyjából folyamatosan megjelent a sok helyütt forrásmegjelölés nélküli és eltérő színvonalú tanulmányokat tartalmazó *Vasúthistoria évkönyv*, illetve az 1971-től 2005-ig, majd 2012-től – elviekben újraindítva – a *Közlekedési Múzeum évkönyve* is. Ezekben a kor kiemelkedő szakavatottjainak írásai kerültek kiadásra, de e helyütt is a technikatörténet dominanciája figyelhető meg sok esetben.

A korszakban természetesen lesznek jelentős, de saját hivatásukból fakadóan továbbra is a technikatörténetet preferáló, közlekedés- és vasúttörténettel foglalkozó személyek. Mezei István⁴³ műszaki író, a *Vasúthistoria évkönyv* szerkesztője és Horváth Ferenc,⁴⁴ a MÁV egykori mérnöke is közéjük tartozik, akik Czére Béla⁴⁵ mellett, átfogó igényű kötetekkel is előálltak, nem mellékesen rendkívül produktívak voltak. Czére a vasút történetét egyetemes és magyar perspektívában ismertető munkája bár különösebb gazdaság- és társadalomtörténeti összefüggéseket nem tartalmaz, az egyik legjelentősebb összefoglaló mű a témában. Ehhez hasonlóan a két magyar közlekedéstörténet is ilyen tartalmú – amely 1780-tól sajnos csak a 20. század első feléig készült el –, azonban a közlekedés egyes ágazatainak múltját széles spektrumban tárja az olvasók elé. Nagy kuriózumnak számított a Kovács László által szerkesztett, a MÁV megbízásából készült hétkötetes magyar vasúttörténet.⁴⁶ A munka legnagyobb hiányosságai közé sorolható, hogy szinte csak a technikatörténet domborodik ki, illetve a történettudomány igényének és módszertanának nem felel meg, mivel az egyes részek írói levéltári forrásokat csak elvéve használtak. A technikatörténeti irányultságú könyvek közül még a Katona András főszerkesztésével készült *Válogatott fejezetek a közlekedés történetéből*⁴⁷ című – az egykori Széchenyi István Főiskola hallgatóinak szánt – tankönyv emelhető ki, ahol a vasút is kapott egy fejezetet, de a felsorolt összefoglaló munkák lényegesen mélyrehatóbban tárgyalják e témát.

42 Gergely András: Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban. A fiumei vasút. Bp., Akadémiai Kiadó, 1982. (A továbbiakban: Gergely 1982)

43 Mezei István (szerk.): A 150 éves magyar vasút 1846–1996. Bp., MÁV Rt., 1996. (A továbbiakban: Mezei 1996) Mezei István–Somody Árpád (szerk.): Fejezetek a 150 éves magyar vasút történetéből 1846–1996. Bp., MÁV Rt., 1996. (A továbbiakban: Mezei–Somody 1996) Csiba József–Koltai Mariann–Mezei István (szerk.): A 125 éves MÁV 1868–1993. Bp., MÁV Rt., 1993. (A továbbiakban: Csiba–Koltai–Mezei 1993) Mezei István (szerk.): Az Európai Unió és a vasutak. Bp., MÁV Rt., 2003.

44 Horváth Ferenc: Vasúti üzem. Bp., Tankönyvkiadó, 1989. (A továbbiakban: Horváth 1989) Horváth Ferenc: A magyarországi vasúthálózat kialakításának javaslatai. In: Mezei István (szerk.) Vasúthistoria évkönyv. Bp., KÖZDOK Kft., 1996, 109–152. (A továbbiakban: Horváth 1996/A) Horváth Ferenc: A helyiérdekű vasutak építése és üzeme Magyarországon. In: Mezei István (szerk.): Vasúthistoria évkönyv. Bp., KÖZDOK Kft., 1996, 24–64. (A továbbiakban: Horváth 1996/B) Horváth Ferenc: A magyarországi vasúthálózat változásai a két világháború közötti időszakban (1920–1944). In: Mezei István (szerk.): Vasúthistoria évkönyv. Bp., KÖZDOK Kft., 1991, 235–291. (A továbbiakban: Horváth 1991)

45 Czére Béla: A vasút története. Bp., Corvina Kiadó, 1989. (A továbbiakban: Czére 1989) Czére Béla: Magyarország közlekedése a 19. században, 1780–1914. Bp., MÁV Rt., 1997. (A továbbiakban: Czére 1997) Czére Béla: Magyarország közlekedése a 20. században I. Bp., MÁV Rt., 1999. (A továbbiakban: Czére 1999)

46 Kovács László (főszerk.): Magyar vasúttörténet. A kezdetektől 1998-ig. I–VII. kötet. Bp., MÁV Rt., 1995–1999.

47 Katona András (főszerk.): Válogatott fejezetek a közlekedés történetéből. Győr, SZIF-Universitas Kft., 1999.

A történettudomány kutatási módszereivel feltárt, igényes munkák Majdán János és Frisnyák Zsuzsa tollából származnak. Legrégebb óta publikál a témában Majdán János, aki a vasúttörténetet vezérfonalként használva rámutat a közlekedési eszköz gazdasági, társadalmi, mentalitásbeli hatásaira, és elhelyezi az őt körülölelő tájban, hangsúlyozva annak civilizációs szerepét. Számos összefoglaló munka és szaktanulmány írója.⁴⁸ Frisnyák Zsuzsa a közlekedés politikai vonatkozását⁴⁹ és térszervező hatását⁵⁰ kutatja egyes munkáiban, emellett egy rendkívül jól áttekinthető adatbázis⁵¹ szerzője is. Huszár Zoltán pedig a Mohács–Pécsi Vasút történetét írta le a 19. század végéig.⁵² A fiatal generáció képviselője Horváth Csaba Sándor, aki egyes helyi érdekű vasutak építéstörténetét, gazdasági és társadalmi hatásait, vagy éppen a vasúti oktatás történetét⁵³ vizsgálja a történelemtudomány igényeinek megfelelően, szeriális és kvantitatív források⁵⁴ felhasználásával.⁵⁵ Míg Gidó Csaba a székelyföldi vasút történetét tárja fel hasonló szempontok alapján.⁵⁶ Mellettük Cserháti Katalin,⁵⁷ Péterffy Gergely,⁵⁸ Eszik Veronika⁵⁹ és Varga Gábor⁶⁰ is foglalkozik vasúttörténettel.

- 48 Többek között: Majdán János: A közlekedés története Magyarországon (1700–2000). Pécs, Pro Pannonia, 2014. Majdán János: Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépités hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010. Majdán János: A celledömölki vasútállomás vonzaskörzete 1895-ben. In: Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények, 2003/2., 58–65. (A továbbiakban: Majdán 2003) Majdán János: A vasút társadalmi kapcsolatteremtő és polgári mentalitást közvetítő szerepe a Monarchiában. In: Limes, 2008., 1. szám, 45–48. (A továbbiakban: Majdán 2008) Majdán János: A „vasszékér” diadala. A magyarországi vasútépités 1914-ig. Bp., Kossuth Kiadó, 1987. (A továbbiakban: Majdán 1987) Majdán János: Helyi érdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon. Bp., MÁV Rt., 1997. (A továbbiakban: Majdán 1997) Majdán János: A vasút szerepe a határok kialakulásában. In: Rubicon, 2001, 8–9. szám, 63–67. (A továbbiakban: Majdán 2001) Majdán János: A vasúti csomópontok dunántúli falvak és városok népességét növelő hatása. In: Frisnyák Sándor–Tóth József (szerk.): A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza. Nyíregyháza–Pécs, NYFTT–PTEFI, 2003, 345–376. (A továbbiakban: Majdán 2003/B) Majdán János: Vasúti vállalkozók a Dunántúlon. In: V. Fodor Zsuzsa (szerk.): Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában. Veszprém, LDM, 1995, 28–48. (A továbbiakban: Majdán 1995/B) Majdán János: Die wichtigsten Phasen und Typen des Eisenbahnbaus und der Einfluss des neuen Schienenfahrzeugs auf den Lebensstil in Ungarn bis 1918. In: Kritische Zeiten: Zeitschrift für Humanwissenschaften, 2013, 4. szám, 58–84. (A továbbiakban: Majdán 2013) Majdán János: A vasutak asszimilációs hatása. In: Kupa László (szerk.): Tájak, tájegységek, etnikai kisebbségek Közép-Európában. Pécs, B&D Stúdió, 2007, 53–61. Majdán János: A vasúti csomópontok településfejlesztő hatása a Dunántúlon. In: Mikó Zsuzsa (szerk.): Mezőváros – kisváros. Debrecen, Csokonai Kiadó, 1995. (Rendi társadalom – polgári társadalom, 4.) (A továbbiakban: Majdán 1995/A) 195–205.
- 49 Frisnyák Zsuzsa: Közlekedés, politika, 1945–1989. Magyarország a szovjet zónában és a rendszerváltásban. Bp., MTA Történettudományi Intézete, 2011. (A továbbiakban: Frisnyák 2011)
- 50 Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén. In: A Közlekedési Múzeum évkönyve XIII., 2001–2002. Bp., Közlekedési Múzeum, 2003. (A továbbiakban: Frisnyák 2003) Frisnyák Zsuzsa: A vasút és a térbeli mobilitáció jellemzői a 19. században. In: Cecsenyi Lajos–Iszák Lajos (szerk.): Magyar történettudomány az ezredfordulón: Glatz Ferenc 70. születésnapjára. Bp., ELTE Eötvös Kiadó–MTA Társadalomkutató Központ, 2011, 195–204. Frisnyák Zsuzsa: Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút–ember–tér kapcsolatok, 2006. Doktori disszertáció.
- 51 Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. Bp., História–MTA Történettudományi Intézete, 2001. (A továbbiakban: Frisnyák 2001)
- 52 Huszár Zoltán: A 150 éves Mohács–Pécsi Vasút története alapításától a 19. század végéig. In: Tudásmenedzsment, 2007, 2. szám, 98–107. (A továbbiakban: Huszár 2007)
- 53 Horváth Csaba Sándor: A „vasúti tanfolyam” története mint a vasúti felnőttképzés első intézményesült formája. In: Opus et Educatio: Munka és Nevelés, 2018, 1. szám, 27–36.
- 54 Horváth Csaba Sándor: Kvantifikáció és szeriálisitás a vasúttörténetben. In: BÁR: Társadalomtudományi és Művészeti Folyóirat, 2012. Különszám, 121–130.
- 55 Horváth 2012, Horváth Csaba Sándor: A Sopron–posonyi HéV építéstörténete. In: Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat, 2013, 52. szám, 43–68. (A továbbiakban: Horváth 2013) Horváth Csaba Sándor: A Cuha-völgyi vasút mint kulturális örökség. In: Lőrincz Ildikó (szerk.): XIII. Apáczai Napok 2009 – Nemzetközi Tudományos Konferencia – Tanulmánykötet: Kreativitás és innováció – Álmodj, alkoss, újíts! Győr, Nyugat-magyarországi Egyetem Apáczai Csere János Kar, 2010, 255–265.
- 56 Gidó Csaba: Vasszékér és mozdonygőz. A székelyföldi vasút története, 1868–1915. Csíkszereda, Pro-Print, 2013. (Múltunk könyvek.)
- 57 Például: Cserháti Katalin: A vasúttörténet társadalomtörténeti szegmensének kutatási problémáitái. In: Horváth Csaba Sándor–Imre László–Majdán János–Varga Gábor (szerk.): Ezerarcú vasút – történet – írás. Bp.–Pécs, Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány – Virágmandula Kft., 2016., 15–30.
- 58 Például: Péterffy Gergely: Szárazföldi odüsszeia: A II. világháború utáni vasúti utazás – a forrástípusok tükrében. In: Fábíán Máté (szerk.): Doktoranduszhallgatók IV. Konferenciája. Eger, EKf Líceum Kiadó, 2016, 91–114.
- 59 Például: Eszik Veronika: A vasút Ferencvárosban: Egy nagyvárosi ipari zóna térszervezeti vizsgálata. In: Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat, 2013, 52. szám, 21–42.
- 60 Például: Varga Gábor: „Vendégségben a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasútnál”. Vasúti vendéglátás és idegenforgalom a GYSEV kezelésében az 1970-es és az 1980-as években. In: Barna Gábor–Gyöngyössi Orsolya (szerk.): Különvonalon: A vasút szerepe a vallási életben és a turizmusban. Szeged, MTA-SZTE Vallási Kultúrakutató Csoport–SZTE BTK Néprajzi és Kulturális Antropológiai Tanszék, 2017, 82–101.

A földrajz tudományterületén belül is vannak a közlekedés és a vasút történetével foglalkozó személyek. Erdősi Ferenc számtalan perspektívából vizsgálta a helyváltoztatás hatásait a településekre és a földrajzi környezetre nézve.⁶¹ A közlekedésföldrajz fiatal kutatónemzedékének egyik jeles tagja, Jéger Gábor pedig legfőképp a keskeny nyomtávú vasutak környezetre gyakorolt hatásait tárja fel.⁶²

A közlekedés és a térhasználat összefüggéseinek vizsgálata is meglehetősen gyermekcipőben jár Magyarországon. Kalocsai Péter⁶³ és Bán Dávid⁶⁴ a (tömeg)közlekedést, illetve a vasút szerepét kutatják városi térhasználatban. Rajtuk kívül csak elvétve találunk a vasút és a saját tudományterületük összefüggéseivel foglalkozó kutatókat. A teljesség igénye nélkül kiemelhető a tanulmányaiban a vasút gazdasági és társadalmi folyamataira reflektáló Katus László,⁶⁵ illetve Granasztói Pál a városfejlődés és a vasút kapcsolatára mutatott rá egy munkájában.⁶⁶

A néprajz tudományterületén belül is foglalkoztak kutatók a vasút történetével és társadalomra gyakorolt hatásaival. Balázs Géza főként a vasútmegszüntetésekorát vette nagyító alá,⁶⁷ de rajta kívül Máté György, Bali János, Barna Gábor, Lanczendorfer Zsuzsanna és Molnár Gergely is végzett etnográfiai témájú kutatásokat.⁶⁸

Egyedülálló kezdeményezésként jelent meg Magyarországon a Horváth Csaba Sándor, Imre Lászlóné, Majdán János és Varga Gábor által két évente megszervezendő Országos Vasúttörténeti Konferencia sorozat. Első ízben 2013-ban Pécsen, majd 2015-ben Győrben, 2017-ben pedig Debrecenben gyűltek össze országos szinten a vasút történetével

-
- 61 Többek között: Erdősi Ferenc: Területi érdek és vasúti közlekedés. In: Tér és Társadalom, 1987, 1. szám. (A továbbiakban: Erdősi 1987) Erdősi Ferenc: Összeomlás vagy reneszánsz. A hagyományos vasúti közlekedés állapota és kilátásai Kelet-Európában. In: Tér és Társadalom, 2009, 2. szám. (A továbbiakban: Erdősi 2009) Erdősi Ferenc: Területi és ágazati érdekek a szocialista közlekedéshálózat kialakításában. In: Tér és Társadalom, 1987, 2. szám, 45–60. (A továbbiakban: Erdősi 1987/B) Erdősi Ferenc: Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Bp.–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2004.
- 62 Jéger Gábor: A nyírvideki kisvasút gazdaságföldrajzi jelentősége az általa bejárt térség életében. In: Szabó Béla–Tóth Csilla (szerk.): VI. Kárpát-medencei Környezettudományi Konferencia. Nyíregyháza, Bessenyei Könyvkiadó, 2010, 421–427. Jéger Gábor: Kárpátalja keskeny nyomtávú vasúti közlekedése. In: Szűcs Péter–Spéder Ferenc (szerk.): Doktoranduszok Fóruma. Műszaki Földtudományi Kar Szekciókiadványa. Miskolc, Miskolci Egyetem, 2009, 38–43.
- 63 Kalocsai Péter: A közlekedés szerepe a városi térhasználatban Szombathelyen (1945–1968). In: Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat, 2013, 52. szám, 113–144.
- 64 Bán Dávid: Utazás a pályaudvar körül. Az első indóhátzolt a plázaudvarokig. Bp., Matura TN–L'Harmattan, 2011. (A továbbiakban: Bán 2011)
- 65 Katus László: Szállítási forradalom Magyarországon a 19. században. In: Lengvári István (szerk.): In memoriam Barta Gábor. Tanulmányok Barta Gábor emlékére. Pécs, JPTE TK Kiadó Iroda, 1996, 385–393. (A továbbiakban: Katus 1996) Katus László: Transport revolution and economic growth in Hungary. In: Komlos, John (szerk.): Economic development in the Habsburg Monarchy in the nineteenth century. New York, Columbia University Press, 1983, 183–204.
- 66 Granasztói Pál: Városfejlődés, infrastruktúra Magyarországon a dualizmus korában. In: Granasztói Pál: Építészett, városépítés, társadalom. Bp., Akadémiai Kiadó, 1982, 144–154. (A továbbiakban: Granasztói 1982)
- 67 Balázs Géza: A vasútmegszüntetések társadalmi, néprajzi hatásai a Kádár-rendszerben. In: Vasi Szemle, 2008, 2. szám, 180–195. Balázs Géza–Molnár Gergely (szerk.): Szemed a pályán legyen! Mozdonyfűtős néprajz. Magyar Szemiotikai Társaság, Budapest, 2017.
- 68 Bali János–Máté György (szerk.): Talpfák. Néprajzi írók a vasútról. Bp., ELTE BTK Néprajzi Intézete, 2008. Lanczendorfer Zsuzsanna: „Kacagó bakterház”: Vasút a folklorban. In: Horváth Csaba Sándor–Imre Lászlóné–Majdán János–Varga Gábor (szerk.): Ezerarcú vasút: Vasút – történet – írás. Bp.–Pécs, Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány–Virágmandula Kft., 2016, 183–193. Barna Gábor–Gyöngyössi Orsolya (szerk.): Különvonaton: A vasút szerepe a vallási életben és a turizmusban. Szeged, MTA-SZTE Vallási Kultúrakutató Csoport–SZTE BTK Néprajzi és Kulturális Antropológiai Tanszék, 2017. Molnár Gergely: A vasút hatása a települési képre és a környezetre Kecskeméten. In: Kothencz Kelemen (szerk.): Határjelek és hagyásfák: A hetvenedik életévébe lépő Bárh János tiszteletére írott tanulmányok. Baja, Türr István Múzeum, 2014, 466–478.

foglalkozó történészek és szakemberek, hogy előadják új kutatásaikat. A konferencia célja a vasút társadalomtörténeti kutatásainak erősítése is. A 2015-ös szakmai ülés anyagaiból azóta már Ezerarcú vasút címmel tanulmánykötet is készült.⁶⁹

A kutatás témáját illetően meg kell említeni a HÉV-ek létrejöttét vizsgáló, lokális munkákat. E cikkek és tanulmányok azonban legtöbbször nem felelnek meg a történelem szaktudományos módszertanának, mivel sok esetben a források megjelölése nélkül íródtak, készítőik forráskritikát nem alkalmaztak. A GYSEV egykori alkalmazottja, Lovas Gyula dolgozta fel a vállalathoz tartozó vonalak történetét, de sajnos az ő esetében is kimutathatók módszertani hiányosságok. Életműve⁷⁰ ennek ellenére felbecsülhetetlen értékű, amely nélkül nem lehet ebben a régióban vasúttörténetet írni. Lovas leginkább elszigetelt jelenségként írt a kötöttpályás közlekedési eszközökről, nem koncentráva azok gazdaság- és társadalomtörténeti jelentőségére. Mellette soproni viszonylatban Kubinszky Mihály építész⁷¹ és Tóth Sándor muzeológus⁷² említhető meg. Közülük az első a vasút építészettel, míg a második építéstörténettel foglalkozott, általában forrásmegjelöléssel. Kőszeg környékéről Kóvér István lényegre törően próbálta meg feldolgozni a Szombathelyi Vasútigazgatóság történetét.⁷³ Mellette Melega Miklós, a Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltárának igazgatója írt szaktudományosan a Szombathely és Pinkafő közötti vasút kiépítésének történetéről.⁷⁴

Végül a nem magyar nyelvű, de hazánkban hozzáférhető vagy lefordított szaktudományos munkák közül Kalla-Bishop műve érdemel említést. Ez az első és mindmáig egyetlen Magyarországról szóló, külföldi személy által írt, általában idegen nyelvű forrásokra támaszkodó, átfogó angol munka. Ilyetén módon unikális értékű, bár legfőképp az egyes vonalak és vasúttársaságok történetét vizsgálja technikai nézőpontból.⁷⁵ A gazdaságtörténeti megközelítésű írások közül a klasszikusnak számító Walt Whitman Rostow és szakaszelmélete kiemelendő. Szerinte a nekiindulási (take off) szakaszban a modern ipari eljárások alkalmazásával gyors növekedést érnek el az ágazatok kis csoportjában.

69 Horváth Csaba Sándor–Imre Lászlóné–Majdán János–Varga Gábor (szerk.): Ezerarcú vasút: Vasút – történet – írás. Bp.–Pécs, Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány–Virágmandula Kft., 2016.

70 Lovas Gyula: Fejezetek a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút történetéből 1872–1945 (kézirat), 1976. (A továbbiakban: Lovas 1976) Lovas Gyula: A Fertővidéki HÉV (1897–1997). In: Soproni Szemle, 1998, 1. szám, 30–43. (A továbbiakban: Lovas 1998) Lovas Gyula: Soproni vasútjai a második világháborúban. In: Soproni Szemle, 1965, 1. szám, 14–31. (A továbbiakban: Lovas 1965) Lovas Gyula: 90 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. In: Közlekedési Közöny, 1969. november 9., 45. szám, 839–841. (A továbbiakban: Lovas 1969) Lovas Gyula: 1897–1997: 100 Jahre Neusiedlerseebahn. In: Burgenländische Heimatblätter, 1997, 4. szám, 145–168. Lovas Gyula: A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút 25 éve, 1948–1973 (kézirat) é. n.

71 Kubinszky Mihály–Nagy Tamás–Türöczy László: Ez a vonat elment. Adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonal történetéhez. Bp., Stil Nuovo, 2009. (A továbbiakban: Kubinszky 2009) Kubinszky Mihály: 80 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. In: Soproni Szemle, 1955, 3–4. szám, 129–130. Kubinszky Mihály: 50 éves a községi vasút. In: Soproni Szemle, 1958, 4. szám, 354–358. (A továbbiakban: Kubinszky 1958/B) Kubinszky Mihály: A hatvanéves pozsonyi és fertővidéki vasutak keletkezése. In: Soproni Szemle, 1958, 2. szám, 162–165. (A továbbiakban: Kubinszky 1958) Kubinszky Mihály–Gombár György: Vasútállomások Magyarországon. Épületek 1846–1988. Bp., Népszava Kiadó Vállalat, 1989. (A továbbiakban: Kubinszky 1989) Kubinszky Mihály: Régi magyar vasútállomások. Bp., Corvina Kiadó, 1983. (A továbbiakban: Kubinszky 1983) Kubinszky Mihály–Lovász István–Villányi György: Régi magyar villamosok. A történelmi Magyarország közúti vasútjai a kezdetektől a II. világháború végéig. Bp., Budapesti Városvédő Egyesület, 1999. (A továbbiakban: Kubinszky–Lovász–Villányi 1999)

72 Tóth Sándor: A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. létrejötte. Adalékok a Győr és Sopron, illetve Sopron és az országhatár közötti vonalak építéstörténetéhez. Sopron, 2010. (Soproni Szemle kiadványai, Új sorozat, 19.) (A továbbiakban: Tóth 2010) Tóth Sándor: Légítámaszok a GYSEV ellen 1944/45-ben. In: Soproni Szemle, 1996, 4. szám, 302–321. (A továbbiakban: Tóth 1996)

73 Kóvér István (szerk.): Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen, I–II. kötet, Szombathely, MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság és Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezete, 1995. Kóvér István: A Kőszeg környéki vasutak története, 1883–1893. Szombathely, MÁV Igazgatóság, 1983. (A továbbiakban: Kóvér 1983)

74 Melega Miklós: A 120 éve megnyitott szombathelyi-pinkafői vasútvonal kiépítésének története, 1881–1888, 1–2. rész. In: Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények, 2008, 3. szám, 15–30., 2008, 4. szám, 5–17.

75 Kalla-Bishop, Peter Michael: Hungarian Railways. Abbot, David and Charles, 1973.

A fő szektorok közé tartozik a vasút is. Az USA-ban e kiépülése húzta maga után a többi ágazatot és alakította át ezen keresztül a társadalmat is.⁷⁶ Mellette a kliometriai munkásságáért Nobel-díjat kapó Robert Fogel foglalkozott a vasúttal hasonló perspektívából, de Rostow elméletét megcáfolva. A vasút és a gazdasági növekedés összefüggéseit vizsgálta és úgy látta, hogy a vasút korántsem volt elengedhetetlen az amerikai gazdaság fejlődésében, mivel a szárazföldi és vízi utak képesek lettek volna átvenni a vasút szállításban betöltött szerepét, bár kétségkívül más mederbe terelték volna fejlődését. Ugyanakkor az úthálózat és a hajózás nem tudta volna ellensúlyozni a kötöttpályás közlekedés gyorsaságát, és ebben rejlik a vasút gazdasági hatása.⁷⁷ A téma szempontjából fontos még a GYSEV történetét taglaló két német nyelvű összefoglaló. Ezek közül Hans Sternhart⁷⁸ munkája technikai irányultságú, míg Ludwig Zwickl⁷⁹ sokkal inkább kitér az adott társaság létrejöttében és működésében fontos gazdasági mechanizmusokra is. Hans Hahnenkamp szintén német nyelvű forrásokra alapozva a dualizmus kori burgenlandi vasútvonalak történetét írta meg szakszerűen, de elszigetelt jelenségként kezelve azokat.⁸⁰ A Fertővidéki HÉV-ről a legújabb, német nyelvű összefoglalót Székely Csaba és Gerhard H. Gürtlich írta, amelyben a vasút történetének, működésének és szervezeti változásainak lényegre törő bemutatása jelenti a vezérfonalat, ugyanakkor a szerzők hatásvizsgálatot nem végeztek.⁸¹ A Magyarországon is fellelhető szakirodalmak közül még egy, a város és a vasút viszonyát vizsgáló angol nyelvű, Ralf Roth és Polina Marie-Noëlle által szerkesztett tanulmánykötet érdemel említést.⁸² Végül egy eredetileg német nyelvű, de 2008 óta magyarul is olvasható kötet kiemelendő: Wolfgang Schivelbuschnak a vasúttörténet-írásban korszakalkotó munkája. Ebben az író a kötöttpályás közlekedési eszközön való utazás történetéről elmélkedik források felhasználásával. Ez mindmáig az egyik legkomplexebb munka a témában, de természetesen az átfogó igényből fakadóan a hazai vasúttörténetek számára leginkább az egyetemes vasúttörténet megírásában és módszertani szempontból használható. Schivelbusch a vasutat nem egy elszigetelt jelenségként, hanem a gazdaságot, a társadalmat, az építészetet, az életmódot és a mentalitást átformáló tényezőként elemezte, hangsúlyozva az eszköz forradalmi szerepét nemcsak a közlekedésben, hanem az élet minden területén.⁸³

A fentiekből kitűnik, hogy – sajnálatos módon – rendkívül kevés a történettudomány módszertanának és igényeinek megfelelően készült vasúttörténeti munkák száma. Igen csekély a kötöttpályás közlekedési eszközt nem elszigetelt jelenségként kezelő szakíró, és a gazdaság- és társadalomtörténettel, illetve a mentalitást meghatározó jelenségekkel is foglalkozó mű. Az írások nagy része a technikai paraméterek feltárására koncentrálnak csak,

76 Rostow, Walt Whitman: A gazdasági növekedés szakaszai. In: Légrádi Istvánné (szerk.): A gazdasági fejlődés feltételei. Bp., Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1963, 329–346.

77 Fogel, Robert: Railroads and American economic growth: Essays in econometric history. Baltimore, The John Hopkins Press, 1964. (A továbbiakban: Fogel 1964)

78 Sternhart, Hans: Die GySEV. Geschichte und Fahrpark der Győr–Sopron–Ebenfurter-Eisenbahn. Wien, Josef Otto Verlag, 1966. (A továbbiakban: Sternhart 1966)

79 Zwickl, Ludwig: GySEV die Raaberbahn. Brücke zwischen Ost und West. Betriebsgeschichte der österreichischen Linien. Wien, BAHNmedien.at, 2011. (A továbbiakban: Zwickl 2011)

80 Hahnenkamp, Hans: Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgmonarchie. Eisenstadt, k. n., 1994. (A továbbiakban: Hahnenkamp 1994)

81 Gürtlich, H. Gerhard–Székely Csaba: Zugkraft im Nordburgenland. Die Neusiedler Seebahn. Festschrift 120 Jahre Neusiedler Seebahn. 1897–2017. Wien, Verlag Holzhausen GmbH, 2017.

82 Roth, Ralf–Marie-Noëlle, Polina (szerk.): The city and the railway in Europe. Aldershot, Ashgate, 2003.

83 Schivelbusch, Wolfgang: A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században. Bp., Napvilág Kiadó, 2008. (A továbbiakban: Schivelbusch 2008)

amely általában a kutatók műszaki irányultságának, hivatásának tudható be. Jelen munka célja, hogy elhelyezze a vizsgált HÉV-eket az őket körülölelő tájban, hangsúlyozva azok fontosságát az élet minden területén.

1. 3. Források

A könyv az országos és helyi közgyűjteményekben fellelhető széles forrásbázisra támaszkodik. Az általam vizsgált helyiérdekű vasutakkal kapcsolatban a Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltárának erre vonatkozó, szinte feltáratlan, korábbi publikációkhoz nem felhasznált anyaga számos új részletre, összefüggésre világított rá a vasútépítéssel kapcsolatban. Itt főként a Sopron–kőszegi HÉV alapítását és működését őrző dokumentumok állnak nagy mennyiségben (1,14 ifm.) a kutatók rendelkezésére, hiszen az adott társaságot illetően 1898-tól 1949-ig találunk e helyütt jegyzőkönyveket, leveleket, éves jelentéseket, elszámolásokat, engedélyeket és hasonló iratokat. A Sopron–pozsonyi HÉV esetében lényegesen kevesebb anyagot (0,05 ifm.) őriznek az archívumban, ennek ellenére jó pár unikális forrás található az engedélyezési eljárással, a törzsrészvények jegyzésével, a közgazgatási bejárásal és az építkezéssel kapcsolatban az 1896 és 1918 közötti periódusból. Az Országos Levéltár a Fertővidéki HÉV-ről is őriz dokumentumokat, azonban ez az 1934-től 1945-ig tartó korszakot fogja át kis mennyiségben (0,01 ifm.), így a kutatás szempontjából nem volt felhasználható. A Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megyei Soproni Levéltárában mindhárom vasútról találhatunk nagy mennyiségben iratanyagot. E helyütt a vármegye alispáni, törvényhatósági bizottsági, a város törvényhatósági bizottsági, tanácsi forrásai is bővelkednek hasznos információkban. Emellett a Fertővidéki HÉV-et üzemeltető GYSEV-es fondon belül vannak külön, a vicinálisra vonatkozó dobozok az engedélyezési eljárást, a finanszírozást, az építkezést és a működtetést illetően. Továbbá külön a Sopron–pozsonyi HÉV-ről szóló iratanyag is a kutatók rendelkezésére áll. A Soproni Levéltár őrzi ezenfelül a helyi sajtóorgánumok általam kutatott számait mikrofilmen, illetve eredeti formában. A Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megyei Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári Fióklevéltára is eléggé gazdag a vonatkozó anyagban, ahol a Sopron–pozsonyi és a Fertővidéki HÉV-vel foglalkozó forrásokat találhatunk az engedélyezési eljárással, a finanszírozással, a kivitelezéssel és a működtetéssel kapcsolatban az alispáni iratokban. Mindemellett itt megtekinthető eredeti formában az akkori Moson vármegyei sajtó is. A Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára az alispáni iratai között a témát illetően már csak töredékes formában és kis mennyiségben őriz dokumentumokat, míg a korabeli Vas vármegyei sajtó a Berzsényi Dániel Könyvtár mikrofilmgyűjteményében hozzáférhető. A Budapest Fővárosi Levéltár Budapesti Királyi Törvényszék Cégbírói anyagából – főként – a Sopron–pozsonyi HÉV alakuló közgyűléséről, igazgatási tagjairól és törzsrészvényeseiről alkothatunk képet. Ezek alapján – mivel a források viszonylag jó állapotúak és bőségesen fennmaradtak – az egyes HÉV-ek építéstörténete könnyen rekonstruálható, azonban ezeket eddig mégis kevesen használták. A Sopron–pozsonyi HÉV esetében pontos képet kaphatunk az alakuló közgyűlésről és a törzsrészvényjegyzők névsoráról, míg ezek az iratok a másik két vasútnál nem kerültek elő.

A kvantitatív forrásokat illetően meglehetősen jó a helyzet, hiszen számos, adatsorok összeállítását lehetővé tevő összeírás és éves jelentés maradt fent. A lakosság szám vizsgálatánál a KSH Könyvtárban hiánytalanul fellelhető, a magyar korona országainak népszámlálási adatait tartalmazó kötetek óriási segítséget nyújtottak. Emellett itt megtalálható a korszak egyik legnagyobb statisztikusának, Thirring Gusztávnak a statisztikai évkönyve és a Magyar statisztikai évkönyv sorozat vonatkozó részei is, amelyekben az infrastruktúrával és az iskolai ellátottsággal kapcsolatban vannak adatsorok. Míg a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban a vizsgált vicinálisok állapotának, éves üzleteredményének és teljesítményének rekonstruálását lehetővé tevő, egyedi kvantitatív forrásanyag található.

A korabeli sajtó elengedhetetlen forrásnak minősül a vasúttörténetben. A helyi lapok meglehetősen sokszor és pontosan tudósítottak az egyes vonalakkal kapcsolatos mindenemű eseményről, az ötlet kipattanásától egészen a megvalósulásig, majd a menetrendről, a balesetekről, az éves jelentésekről stb. Már említettem a helyi levéltárakban, könyvtárakban fellelhető megyei sajtóorgánumokat. Emellett felhasználtam a győri Dr. Kovács Pál Könyvtár és Közösségi Tér mikrofilmen elérhető – a *Győri Hírlapban*, a *Dunántúli Hírlapban*, a *Rábaközben* és a *Rábaközi Hírlapban* megjelent – a Sopron–pozsonyi és a Fertővidéki HÉV-ről szóló cikkeket. Országos viszonylatban az adott terület szaklapjai – a *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, a *Városok Lapja*, a *Centralblatt, Eisenbahn und Dampfschiffahrt in Österreich*, a *Vasúti és Hajózási Közlöny* és a *Magyar Mérnök és Építész-Egylet Közlönye* – számoltak be leginkább a vasutakat érintő fontosabb eseményekről. Ezek szinte hiánytalanul kutathatók a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum könyvtárában, az esetlegesen hiányzó számok az Országos Széchényi Könyvtár mikrofilmgyűjteményében elérhetők. Ugyanitt olvasható a korabeli pozsonyi sajtó, a *Pressburger Zeitung* is. Mindezek kiváló vezérfonálként használhatók egy történet rekonstruálásánál, amelyet tökéletesen kiegészít a tárgyilagosságot levéltári források sokasága.

A nyomtatott források között számos további kategóriát találunk. Az első csoportba a vasútról, a HÉV-ekről – először – író személyek és azok munkái tartoznak, de ezeket A vasút mint történelmi probléma című részben már részletesen kifejtettem. Egy másik kört a könyvben vizsgált terület vármegyéinek korabeli leírásai és monográfiái képeznek, ahol Éhen Gyula Vas, Major Pál Moson és Berényi Pál Sopron vármegyei ismertetései elengedhetetlennek bizonyultak. Gyakorlatilag ugyanide sorolhatók az iparkamara, a vármegyék, az alispánok éves jelentései, a korabeli naptárak, Baross Károlynak a 19. század végi földbirtokosait összeíró munkája és a Magyar Korona országainak mezőgazdasági statisztikája. A következő csoportba az adott vicinális vasutakról kiadott alapszabályok tartoznak. Ezek segítségével rekonstruálható a törzsrészvényjegyzők névsora abban az esetben, ha az alakuló közgyűlés és a részletes részvényjegyzés nem áll rendelkezésre, mint a Fertővidéki és a Sopron–kőszegi HÉV esetében. A vasúttársaságok és a finanszírozó pénzügyi intézetek igazgatósági tagjait dokumentáló korabeli pénzügyi compass a vasúthoz tartozó érdekkörök világosabbá tételéhez adhat nagy segítséget.

Végül a témában a korabeli törvények, térképek, menetrendek, naplók és visszaemlékezések és aprónyomtatványok (jegyek, fotók, képeslapok) állnak a kutatók rendelkezésére. Ezek pontosabbá tehetik az egyes részleteket, vizualizálják az akkori vasútépítkezéseket és az ezen keresztül létrejövő gazdasági és társadalmi kapcsolatokat.

2. A vasút építéstörténete Magyarországon

E fejezetben céloom először röviden a vasút feltalálásának egyetemes jelentőségét bemutatni, majd ebből kiindulva vázolom a magyarországi vasútépítés-történetet 1920-ig, amíg a tényleges fejlesztések és bővítések döntő többsége megtörtént az országban. Főbb kérdéseim: Mi vezetett a vasút megjelenéséhez egy adott területen? Hogy alakítja át a szállítást? Milyen szempontokat vettek figyelembe az egyes vonalak irányánál? Mit jelentett az adott korszakban egy új kötött pálya lefektetése? Milyen társadalomtörténeti vonatkozása volt az új közlekedési eszköz megjelenésének? Milyen ideológiák húzódtak az egyes vasútfejlesztési koncepciók mögött?

Az iparosodás kibontakozásával jelentkező tömegtermelést és a megnövekedett áruszállítási igényeket lehetetlen lett volna a hagyományos közlekedési eszközökkel kielégíteni. Maga a folyamat ki sem alakulhatott volna az olcsó és gyors tömegszállítás nélkül.⁸⁴ „*A vasút, az emberi haladásnak ez a valóban csodálatos alkotása...*”⁸⁵ hasonló dicsérő szavakkal szokták illetni a gőzzel meghajtott kötöttpályás közlekedési eszköz feltalálását, melynek tökéletesített változatához sok idő kellett. Eltérő vélemények alakultak ki a létrehozásával kapcsolatban. Az viszont biztos, hogy előbb épültek meg fából, majd vasból a pályák, mint a gőzmeghajtású mozdonyok.⁸⁶ Kétségtelen tény, hogy a kísérletezésnek egyik fontos állomása a gőzgép megalkotása volt. A Watt által kifejlesztett gép tökéletesítésének csúcspontját a 18. és a 19. század fordulóján éri el Oliver Evans munkája nyomán.⁸⁷

A pálya minőségének változása sem elhanyagolható jelenség. Az Angliában és Erdélyben is elterjedt fasínek egyre kevésbé bírták a folyamatosan nehezebbé váló vagonokat.⁸⁸ Így a fából készült pályát⁸⁹ lassan felváltották a strapabíró, hengerléssel elkészített sínek a 19. század első felében. Ezek rendelkeztek azzal a tulajdonsággal, hogy egy súlyosabb gépmonstrumot is elbírnak.⁹⁰ Nem kellett sokat várni az első „vasparipa” elkészítésére sem. Az angol mérnök, Richard Trevithick megépítette az első működőképes, nagy nyomású gőzgéppel üzemelő gőzmozdonyt. A gépet 1804 februárjában a dél-walesi Pennydarren vasműben használták először, de nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, mert a nehéz mozdonyt nem bírták el a fapallóra fektetett sínek.⁹¹ Trevithick után számos feltaláló igyekezett vaspályán közlekedő önjáró gépet kikísérletezni. Matthew Murray és John Blenkinsop 1812-ben egy gőzmozdonyt építettek. A „*Pöfögő Uili*”

84 Berend T. Iván –Ránki György: Európa gazdasága a 19. században, 1780–1914. Bp., Gondolat Kiadó, 1987 (a továbbiakban: Berend 1987), 38.

85 Czére 1967, 68.

86 Czére 1989, 8.

87 Schivelbusch 2008, 11.

88 Legény József: A vasút története. In: Katona András (főszerk.): Válogatott fejezetek a közlekedés történetéből. Győr, SZIF-Universitas Kft., 1999, 67.

89 Magyarországon a 19. század végén még üzemelt a Hunyad megyei Brádon egy XVI. századból származó, fa nyompályán közlekedő kocsí a 12 apostol nevű bányában. In: Zelovich, 1925, 11.

90 Czére 1967, 73.

91 Paturi, Felix R. (összeáll.): A technika krónikája. Bp., Officina Nova Kiadó, 1991 (a továbbiakban: Paturi 1991), 168.

a wylami szénbánya szolgálatában volt, mígnem a londoni Vasúti Múzeumba került.⁹² A végső áttörés George Stephenson, a „gőzüzemű vasút atyja”⁹³ nevéhez fűződik, akinek az első gőzmozdonya 1814 táján a killingworthi szénbányában közlekedett.⁹⁴ A gyorsan iparosodó Angliában akkortájt a szállítási problémák egyre nagyobb gondot okoztak, az országutakon való közlekedés drága és nehézkes volt. Ennek nyomán 1821-ben a képviselők azt a javaslatot terjesztették az angol parlament elé, hogy Stockton és Darlington között vasutat építsenek ki.⁹⁵ Ez kiváló alternatívája az akkori leggyorsabb személyszállítási módozatnak, a lovaspostának, amelynek az állatok álló- és tűrőképességéből fakadó korlátait régóta ismerte mindenki.⁹⁶ Darlington környékén terült el Északkelet-Anglia egyik leggazdagabb szénmezője, míg Stockton a szénszállítás természetes útvonala volt, így a bányatulajdonosok érdeke a mielőbbi összeköttetés létrehozása lett.⁹⁷ Stephenson, értesülve a vonal engedélyezéséről, hozzálátott a munkálatokhoz. Robert Stephenson, George fia üzembe helyezte a személyközlekedés számára az első nyilvános gőzvasutat a 39 kilométeres távon 1825. szeptember 27-én. Mindazonáltal a szénszállítás tette ki a vonal fő profilját, de a világon első ízben emberek is utazhattak a vasúton.⁹⁸ A vonal megnyitása után hatalmas gazdasági sikert könyvelhetett el. Emiatt többek között a Liverpool és Manchester közötti szakaszra is építési engedélyt adott ki a parlament.⁹⁹ Ez volt a világ első, kizárólag gőzüzemre berendezett közforgalmú vasútja, melynek ünnepélyes megnyitására 1830. szeptember 15-én került sor.¹⁰⁰ A két város összeköttetésének fő mozgatórugója: Liverpool Anglia egyik legjelentősebb tengeri kikötője, valamint Manchester a nagyszámú ipartelepeivel. A két település gazdasági körei régóta törekedtek arra, hogy a két vidéket összekapcsolják. A vasút mind az áru-, mind a személyszállításban nagy teljesítőképességűnek és biztos üzeműnek bizonyult, és a megnyitása után lassan kibontakozott az érdeklődés a vasúti vállalkozások iránt.¹⁰¹

Ilyen körülmények között indult hódító útjára a „közlekedés forradalmaként” aposztrofált „vasszekér”. A pályák kivitelezése bizonyult megépítésük során az egyik legneuralgikusabb pontnak. „*A vasút – mint minden más közlekedési eszköz – szállítási teljesítményt, térbeli változást hoz létre. A többi közlekedési eszköztől az különbözteti meg, ahogyan ezt létrehozza.*”¹⁰² A vaspálya önmagában is egy jelentős vívmánynak titulálható, hiszen biztosan vezeti a járművet, mindemellett sima felületen közlekedik, tehát sokkal csekélyebb a súrlódás, mint a közúton, ebből fakadóan tízszer akkora súlyt lehet továbbítani ugyanazzal a vonóerővel.¹⁰³ Kijelenthető tehát, hogy „*nagy tömegeknek gyorsan, olcsón, nagy pontossággal és biztossággal való szállítását a vasút tette lehetővé.*”¹⁰⁴ Milyen nehézségeket kellett leküz-

92 Tanel, Franco: A vasút története. A gőzmozdonyoktól a gyorsvasútig. Bp., Geographia Kiadó, 2007 (a továbbiakban: Tanel 2007), 35.

93 Czére 1989, 33.

94 Tanel 2007, 36.

95 Czére 1967, 79.

96 Verdier, Nicolas: A méltányosság logikájától az elvont mértékegységig. A távolság felfogásának és mértékegységének átalakulása Franciaországban a 17. század vége és a 19. század eleje között. In: Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat, 2008, 32. szám, 31–59.

97 Czére 1989, 34.

98 Paturi 1991, 196.

99 Czére 1967, 79.

100 Czére 1989, 37–41.

101 Czére 1989, 37–42.

102 Schivelbusch 2008, 23.

103 Czére 1967, 69.

104 Zelovich 1914, 8.

deni a pálya megépítése során? Korábban a szállítás eszköze és útja egymástól független, műszakilag lehetséges az egyes eszközök szabad mozgása és az egymás elől való kitérés.¹⁰⁵ A vasút megjelenése azonban szakít e hagyománnyal, hiszen nemcsak hogy mesterséges a közlekedőút, hanem az vezet is a járművet, azaz a szerelvényt ún. „kényszerpályán” mozog.¹⁰⁶ Wolfgang Schivelbusch szerint a vasút „*kettős gépi természettel*” rendelkezik. Először is a gőzgép egyenletes gépi mozgást hoz létre. Másodsor, ezt a mozgást a kerék és a sín együttese térbelivé alakítja. A gép feladata innentől a természetes akadályok leküzdése. Ezek közül a jelentéktelenebb a kerék és az út felülete közötti súrlódás, számottevőbb viszont a táj egyenetlensége. Emiatt a sínekből épített vaspálya a későbbiekben olyan tulajdonságokkal rendelkezik, mint korábban egyetlen közlekedési felület sem: kemény, sima, vízszintes és egyenes. Így a sínek feladata a táj egyenetlenségének kiegyenlítése is.¹⁰⁷ Később kialakul azután a vasútvonalak terepviszonyok alapján való kategorizálása, ekkortól megkülönböztetünk sík vidéki,¹⁰⁸ dombvidéki,¹⁰⁹ hegyvidéki¹¹⁰ és hegyi¹¹¹ pályákat.¹¹² Ezek bizonyultak a kötöttpályás közlekedési eszköz előnyeinek, van azonban hátránya is: a járművek nehezen tudják csak kikerülni egymást.¹¹³ Legalább ekkora fejtorést jelentettek az eltérő nyomtávok is, ami alatt a két sínszál belső szélétől mért távolságot értjük (normál esetben 1,435 milliméter).¹¹⁴ Mivel a külföldi államok nagy része a mozdonyokat, kocsikat és síneket is Angliából rendelte, így ez vált uralkodóvá. Végül az 1887. évi berni nemzetközi vasúti értekezlet szentesítette e méretet.¹¹⁵ Ez a probléma leginkább az egyes nemzeti vasúthálózatok összekötésekor jelentkezett. Emellett természetesen a kötöttpályás közlekedési eszköz biztonságos üzemeltetéséhez számos infrastrukturális fejlesztés is szükségeltetett, így például az elektromos telegráf¹¹⁶ vagy a jelző- és biztosítóberendezések tökéletesítése. Nem szabad elfelejteni, hogy a vasúti pálya építése és fenntartása egyike a legnehezebb fizikai munkáknak. A kavicsagy felépítése és tömörítése, a sínek lefektetése, a meglévő pályák felújítása és karbantartása is korábban emberi erővel történt, később gépesítik csak.¹¹⁷ Ez óriási munkaerőtömeget igényelt, becslések szerint több százezer ember dolgozott a dualizmus korában ezeken az építkezéseken. Ebből következik, hogy a vasút kiépítése stimulálóan hatott a gazdaságra, ugyanis az építőipartól a faiparon át a vasiparig széles azon ágazatok köre, amelyek számára a vasútépítés jelentős keresleti tényezőként jelent meg. Sok vállalkozó gazdagodott meg a vasútépítésen, vagyonuk megsokszorozásával valóságos családi dinasztiák nőttek fel ebben a korszakban.¹¹⁸ Érzékelhető tehát, mennyire bonyolult folyamat egy vasúti pálya megépítése és fenntartása a korban, illetve a gazdaságot hogyan dinamizálja. Ennek ellenére a vasút expanziója megállíthatatlan, minden

105 Schivelbusch 2008, 23.

106 Czére 1989, 8.

107 Schivelbusch 2008, 27–29.

108 A legnagyobb emelkedő 5‰, legkisebb ívsugar 1000 m, kivételesen 600 m.

109 A legnagyobb emelkedő 15‰, legkisebb sugárív 600 m, kivételesen 400 m.

110 A legnagyobb emelkedő 25‰, legkisebb sugárív 400 m, kivételesen 300 m.

111 Emelkedő 25‰ felett.

112 Horváth 1989, 29.

113 Czére 1989, 8.

114 A normál nyomtáv mellett létezik még széles nyomtáv (1524–2000 mm), melyet legfőképp Oroszországban, Kínában, Spanyolországban, Írországban, Ausztráliában stb. használnak; és keskeny nyomtávú (1435 mm alatti) is, melyet leginkább Norvégiában, a Balkán-félszigeten és Japánban építenek. In: Czére 1967, 92.

115 Czére 1967, 92.

116 Schivelbusch 2008, 36–37.

117 Czére 1967, 96., 103.

118 Kaposi Zoltán: Magyarország gazdaságtörténete, 1700–2000. Bp.–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2002 (a továbbiakban: Kaposi 2002), 219.

kontinensre kiterjedt. Az egyes országok saját politikai, katonai és gazdasági érdeküknek tekintették a vasúthálózatok kiépítését, amely az első világháború előtti években érte el a csúcspontját. Megállapítható, hogy a kötöttpályás közlekedési forma elterjedése és rendszere felbecsülhetetlen jelentőséggel bírt a 19. századi világgazdaságban.¹¹⁹

A vasút számtalan új, a társadalomra is nagy hatást gyakoroló dolgot hozott magával. Először is átalakult az egész utazás. Gyakran szoktak azzal a toposszal élni, hogy a vasút megjelenése a tér és az idő összezsugorodását eredményezte, hiszen kétszer-háromszor gyorsabb eszköz, mint a postakocsi. Ezzel az utazási szokások is megváltoztak, részint azért, mert sokkal gyorsabban lehet eljutni az egyik pontból a másikba, részint a köztes tér eltűnik. Csak az indulási és érkezési pont válik ismertté.¹²⁰ A vasút ismérve a gyors és olcsó utazás, amely abból fakad, hogy a szerelvények sebessége az évek múlásával folyamatosan növekszik, a kihasználtság és a tömeges szállítás miatt a díjak rendkívül kedvezőek a korábbi eszközökhöz képest.¹²¹ Ebből fakadóan az eszköz elősegíthette a lokálisan távol lévő egyének (családok, családtagok, barátok, ismerősök) kapcsolattartását is.¹²² A vasút az idő fogalmának megváltozását is eredményezte. A menetrendekben mindig az adott helyi idő alapján tüntették fel a vonat érkezését, azonban ez az egyre sűrűbbé váló közlekedés miatt sok bonyodalmat okozott, így első ízben 1880-ban Angliában, majd máshol is a vasúti időt kezdték el standardként használni. Ennek nyomán 1884-ben egy washingtoni nemzetközi konferencián időzónákra osztották fel a világot, és ezzel végérvényesen megoldódott a probléma. Vannak viszont negatív hatások is. A vasúti balesetekből való félelem, a tájékozatlanságból adódó babonák sok helyütt visszavetették időlegesen az elterjedését. A 19. század második felében a statisztikák már bebizonyították, hogy ez a legbiztonságosabb az akkori közlekedési eszközök közül.¹²³ A vasút mellett, hogy egy város arculatát és struktúráját is megváltoztatta, számos problémát is eredményezett. Az urbánus élet körülményeire kedvezőtlen hatást gyakorolt azzal, hogy megnövekedett a zaj- és a károsanyag-kibocsátás szintje. A kezdetekben sokan tartották külső megjelenésüket tekintve visszataszítónak a mozdonyokat és a szerelvényeket.¹²⁴

A következő nagy eredmény a különböző műtárgyak, műépítmények megjelenése. Az egyik első ilyen a lipcse–drezdai vasút 500 méteres alagútja, de nem szabad elsiklani a kezdetben fából, kőből, majd öntöttvasból készült hidak felett sem. George Stephenson fia, Robert építette az első ilyen célra használt hidakat az 1850-es években. Ennek a legnépszerűbb formája a völgyáthidalásra használatos viadukt. Új épületek voltak az általában egy adott település külterületén megépített vasútállomások, pályaudvarok és a megállóhelyek, ellentétben a város vagy a község központjában álló postakocsis állomással.¹²⁵ Ezek közül kiemelkednek a 20. századra az egyik legfontosabb köztérre váló

119 Berend 1987, 44–47.

120 Schivelbusch 2008, 41–45.

121 Csikvári 1882–1883, 198–205.

122 Kaposi 2002, 221.

123 Schivelbusch 2008, 51–52., 207.

124 Roth, Ralf: Interactions between railways and cities in nineteenth-century Germany: some case studies. In: Roth, Ralf–Marie-Noëlle, Polina (szerk.): *The city and the railway in Europe*. Aldershot, Ashgate, 2003, 3.

125 Schivelbusch 2008, 134–156., 189.

nagyvárosi pályaudvarok.¹²⁶ Ezek nem mellékesen építészeti remekművek is, és meghatározzák a település arculatát. A vasúthoz vezető út gyakran befolyásolta az adott település további fejlődését.¹²⁷ A vasút emellett azonban új értékeket és életmódbeli szokásokat is közvetített a lakosság felé. Itt elég, ha csak a fővonalak mentén fekvő települések lakóinak árucikkkel való ellátására, a polgári életforma gyors terjedésére, az „ünnepi öltözékben” való utazásra gondolunk. Akik egy helyi állomásra siettek azért, hogy vasúton utazhassanak, számos újszerűséget tapasztalhattak. Ilyen volt például a zúzott kővel, kavicssal leszórt, a nagy esőzések közepette is járható út. Az utast a pályaudvar előtt tágas tér fogadta, ahol – egy nagyobb vonzaskörzettel rendelkező település esetében – néhány szobás szálloda is épült.¹²⁸ Maguk az állomásépületek is új vizuális élményt nyújtottak az utazni vágyóknak, hiszen a MÁV Magyarországon az 1870-es évektől típustervek alapján építtette azokat. Az indóházak előtt virágoskert, kút, árnyékszék; a teherforgalmat is bonyolító állomásokon áruraktár, állatrakodó, mázsaház, őrház állt. A végállomásokon sok helyütt resti fogadta az utasokat. Itt többek között elterjedt a bécsi szelet, fasírozott, a frissen csapolt sör, málna- és eperszőrp, a Zwack unikum. Az épületekbe belépve az emberek nagy hasonlóságot tapasztalhattak, mivel minden állomáson egyforma berendezéseket találtak. Újdonság volt a várótermekben elhelyezett vaskályha, a falióra, az írott menetrend és a reklámok.¹²⁹ Ezek tökéletesen mutatják számunkra a vasút életmódformáló szerepét, továbbá azt, hogy egy település infrastruktúrájának fejlődésében milyen szerepe volt.

A vasút tehát nemcsak gazdasági, hanem rendkívül komoly társadalmi és kulturális hatással is bírt. Az emberek életkörülményeit, életmódját, tér- és időfelfogását és utazási szokásait is átalakította, így méltán lehet az eszköz megjelenését korszakhatárként említeni.

2. 1. A vasút megjelenése előtti közlekedési viszonyok Magyarországon

Az Angliából hódító útjára induló új szállítási eszköz gyorsan terjedt Európa más területein is, hamarosan Ausztriában és Magyarországon is megjelent. Először a birodalom fejlettebb, nyugati felén adtak át Linz és Budweis között lóvontatású vasutat a forgalomnak 1828-ban,¹³⁰ majd 1838-ban ezt követte az első gőzzel hajtott mozdony Bécs és a galíciai sóbányák között.¹³¹

126 Bán 2011, 38.

127 Schivelbusch 2008, 189–197.

128 Majdán János: A vasút polgárosító hatása. In: Majdán János: Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010, 124–126.

129 Majdán 2013, 69–77.

130 Majdán 2008, 45.

131 Majdán 1987, 11.

Magyarország közúthálózata a 18. század végére és a 19. század elejére mind mennyiségileg, mind minőségileg messze elmaradt a kontinens nyugati felétől,¹³² sőt, a hazai követelményektől is.¹³³ A 18. század végén a megyék egyenesen elleneztek a közlekedés fejlesztését, mert abban nemzeti veszedelmet láttak. Báró Orczy Lőrincz, akit az uralkodó (II. József) Magyarország folyóinak szabályozási munkáira felfogadott, maga is bajforrásként aposztrofálta az újításokat és szabotálta azokat. Ilyen körülmények között nem csoda – ahogy Zelovich Kornél fogalmazott –, hogy „*az ország egyik-másik vidéke úgyszólván saját zsírjába fült, mert közlekedő utak hiányában terményeit nem tudta értékesíteni*”.¹³⁴ Hazánkban az utakat nagyobb részben az állam kezelte, de a javításokat a vármegyék végezték, s ezeket nem mindig az országos, sokkal inkább a provinciális, a helyi vagy az egyéni érdekek határozták meg.¹³⁵ Magyarországon ún. épített utakat a 18. századtól találunk, de ezek esetében a kifejezés inkább a járhatóvá tételt jelentette. Ezek között leggyakrabban az országutak és postautak szerepelnek. Az elnevezések a minőségre és az út feladatára utalnak, és ez megadta annak időszakos járhatóságát, vagy éppen járhatatlanságát is.¹³⁶ Az ilyen körülmények között közlekedők az utazás komfortérzetét nem növelő, hosszú menetidőkre számíthattak. A hazai személyszállítás fő lebonyolítója az árufuvarozást is intéző posta volt. A rossz utak azonban a posta fejlődését is akadályozták.¹³⁷ Az ország keleti, nyugati és északi részén, ahol az utak építéséhez rendelkezésre állt termés- és zúzottkő, voltak jó utak, az Alföldön viszont ezek hiányában csapadékos időjárás esetén járhatatlanná váltak. A leghányattottabb terület e szempontból a Duna-Tisza köze volt, hiszen itt még a 19. század közepén sem volt kiépített út.¹³⁸

2. 2. Első tervek és a megvalósult vasutak 1845-ig

A törökök kiűzésével már az 1700-as években megélnékült az európai kereskedelem, és ennek következtében a magyar utak tranzitszerepe felértékelődött. A megnövekedett forgalom egyre inkább sürgőssé tette az utak fejlesztését.¹³⁹ Az első komoly lépés az 1790–91. évi országgyűlésen történt a közlekedési hiányosságok felszámolása ügyében.¹⁴⁰ Az ezen a diétán elfogadott LXVII. törvénycikk kimondta: az országgyűlés lezárulásáig meg nem hozott döntések ügyében a későbbiekben országos bizottságokat küldenek ki. Ezek közül a kereskedelmi országos küldöttség feladata volt „*a közkereskedelem előmozdításának és sokféle akadályai elhárításának terve, hová az utak s csatornák és a folyók szabályozása*

132 A külföldi utak gyenge minőségére is lehet számos példát találni. Sok korabeli utazó panaszkodott Angliában, Franciaországban és Németországban is az utak silány állapotára. In: Mezei 1996, 7.

133 Czére 1989, 69.

134 Zelovich 1925/B, 5.

135 I. m. 6.

136 Mezei 1996, 7.

137 Czére Béla: A magyar vasutak hőskora. In: Mezei–Somody 1996, 8.

138 Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Bp., Ütügyi Kurató Intézet, 1960 (a továbbiakban: Hanzély 1960), 30.

139 Horváth Ferenc: A magyar vasúthálózat kialakulása és fejlődése napjainkig. In: Mezei–Somody 1996, 34.

140 Zelovich 1925/A, 28.

tartoznak”.¹⁴¹ Itt már sor került egy országos, 12 főútvonalból álló hálózati terv kidolgozására.¹⁴² A napóleoni háborúk, a pénzügyi válság, illetve az egy ideig össze nem hívott országgyűlés azonban késleltette az előrelépést.¹⁴³ Az 1825–27 között ülésező diéta foglalkozott először konkrétan a közlekedés fejlesztésével, különösen a járható utak kiépítésére való tekintettel,¹⁴⁴ de ezek nagy része esős időben szinte használhatatlanná vált,¹⁴⁵ amit élesen bírált maga Széchenyi István is a *Hitel* című munkájában. „*Legfoly a domboru kőutrul a víz, kétséget nem szenved; de hogy a domboru földutrul, melly minden nedvet magába szí, lecsurogjon, azt tán senki se hiszi, a ki gondolkodni akar, mint azt se hinné, hogy a gömbölyű spongiárul oldalast csepeg le a víz. Ha az ut bevett szokás szerint elkészült, minden tavasszal ’s ősszel, vagy közönségesen, ha egészen elromlott, minden haszonvétel nélkül megtöltetik... utoljára olly magasra nő, hogy azon végre alig járhatni...*”¹⁴⁶ Még ez a diéta egy külön bizottságot rendelt ki az elmaradott körülmények felszámolása érdekében a kereskedelmi és közlekedési ügyek tárgyalására. Az elkészült jelentésben – a korábbi országgyűlésen már megfogalmazott – 12 fontos, létrehozandó útvonal szerepelt, és először említik hazánkban a „vas út” fogalmát. Ez nem került az országgyűlés elé, de a közvéleményt innentől élénken foglalkoztatta. Kísérletként és a technika iránti bizalmatlanságból fakadóan először a lóvasút, majd a lebegő vasút ötlete merült fel. Ez utóbbi meg is valósult, hiszen 1827. augusztus 20-tól Pest és Kőbánya között a 7,6 kilométeres vonalán szállított a városba építőanyagot. A vállalkozás tiszavirág-életűnek bizonyult, mert nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, megbízhatatlan volt, így hamarosan lebontották.¹⁴⁷

A vasútról Magyarországon az emberek első ízben külföldre utazó értelmiségiektől és arisztokratáktól értesültek az útleírásaikból és különböző sajtóorgánumokból. Bölöni Farkas Sándor erdélyi író és műfordító számolt be először az ezzel kapcsolatos élményéről egy nyugat-európai, majd amerikai utazását követően naplójában. Bölöni 1831. június 10-én utazott Liverpoolból Manchesterbe, amelyről ezt írta: „*Délután 4 óraker kimentünk szekérral a Railway, vagyis Gözszekérúthoz. A gözszekér az emberi észnek triumphusa. Amint a Gözszekér-út kezdetéhez jutottunk, egy széles hosszú hall alatt állott 10 omnibuszforma szekér egymásba láncolva. Nem képzelheti az ember, miképpen meheszen ezen nagy és hosszú machina magától. Legelől állott a gözszekér, magas kemencés kéményével és hozzákapcsolva a több szekerek egymás végtiben láncsal. Mindenik szekérben négy kanapé van 16 személyre és a kocsí tetején kettőre. Mintegy 130-an ültünk fel a szekérbe, én felül maradtam, hogy szabadon láthassak. Mihelyt minden utazó elhelyeztette magát, megcsendült a harang, az első szekéren a gőz süvölteni kezdett, s egy fél minutum alatt minden szekér kerekei peregni kezdettek. Amint a boltzatok alatt mentünk, nagyon meglepő volt a gőz süvöltése és ezen tíz egymásba fűzött szekerek kerekei pergése. A kerekek mindenütt vaspántokon mennek... Nem tudja az ember, ha ezen óriási munkán, a temérdek költségen bámuljon-e*

141 Az 1790/91. évi LXVII. a közpolitikai és bírósági ügyeknek s más tárgyaknak, melyek az országgyűlésen nem voltak bevégezhetők, rendszeres kidolgozására bizottságok rendeltemek és megbízottak nevezetnek ki című törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=4941>, 2012. 07. 17., 15:18.

142 Frisnyák 2001, 7.

143 Zelovich 1925/A, 28.

144 Széchenyi 1987, 6.

145 Majdán 1987, 11.

146 Gróf Széchenyi István: *Hitel*. Pest, Petrózai Trattner J. M. és Károlyi István Könyvnyomató Intézet, 1830, 109.

147 Petrik–Szegő 1971, 8.

vagy a gőzszekér repülésein, mely oly sebesen pereg, hogy amint földre néz az ember, lehetetlen megkülönböztetni a tárgytól. A gőzszekér ezen 30 1/2 angol mérföldnyi utat közönségesen egy óra alatt teszi meg, s néha 57 s 58 minuta alatt is...¹⁴⁸ Sem madár, sem a legsebesebben vágató ló ily gyorsasággal nem haladhat. Különös gyönyör nemét érzi az ember, midőn egyik városból csaknem egyszerre a más messze városba teremhet.¹⁴⁹ A Bölöni tollából származó részletes ismertetés mutatta be a Kárpát-medencében élők számára először a „gőzszekéren” való újszerű utazási élményt.

Egy másik arisztokrata utazó, Széchenyi István egy évvel később, 1832. október 24-én szintén lejegyezte a naplójába, hogy megnézte a Liverpool és Manchester között közlekedő vonatot: „Midőn elhajtának – ámulatba ejtő a benyomás –, kicsiny ördög, mely mindent továcipel magával.”¹⁵⁰ Majd október 25-én utazott is¹⁵¹ a „Cometen”. „Egészen jól éreztem magam. 1 óra 30 perc alatt. Vissza 1 óra 35 perc. Egyszer állottunk meg. Nagyon egyenetlenül megy. Hegynek föl meglehetősen lassan. Némely helyeken viszont oly sebesen, ahogy egyetlen versenyló sem. Meggyőződésem – néhány esztendő múlva ezt a tárgyat nagymértékben tökéletesíteni fogják.”¹⁵² Széchenyi ennek hatására itthon még behatóbban foglalkozott a „vasszekér” ügyével.¹⁵³ Kiemelten fontos volt a vasút, mert a 19. század elejének nyugat- és közép-európai iparosodása egy folytonosan növekedő és tartósan bővülő piacot jelentett a magyar mező-, erdőgazdaság és élelmiszeripar termékei számára. A kérdés csak az volt: az ország időben be tud-e kapcsolódni ebbe a kedvező európai konjunktúrába? Ennek az egyik alapfeltétele a viszonylag olcsó szállítási hálózat kiépítése.¹⁵⁴

Nem sokkal később az 1832–36 között ülésező diéta napirendjére is tűzte a közlekedés fejlesztésének javaslatát. Ebben a bizottság által beterjesztett tizenkét országút kiépítése szerepelt, de Ausztria befolyásának csökkentésével. Ez abban nyilvánult meg, hogy állami pénzen nem építenek Béccsel összekötő utat.¹⁵⁵ Vita tárgyat képezte az országgyűlésen az is, hogy a létrehozandó vasutakat közkölséggel vagy magántőkével finanszírozzák? Végül a honatyák a második opciót szavazták meg. A kisajátításokat tekintve is nézeteltérések támadtak, hiszen mind a magyar állam, mind a császár saját érdekei védelmében az engedélyezés jogát és a várható kártalanítási per eldöntését magának szánta.¹⁵⁶ A heves viták után végül Kossuth Lajos és Deák Ferenc fellépésének köszönhetően az országgyűlés a következő diétáig ideiglenes jelleggel elfogadta a 1836. évi XXV., az Ország köz-javát és a kereskedését gyarapító magános vállalatokról szóló törvénycikket.¹⁵⁷ Ez tizenhárom

148 Bölöni 2008, 207–208.

149 Bölöni 1966, 74.

150 Széchenyi 1978, 725.

151 Zelovich 1925/B, 37.

152 Széchenyi 1978, 725.

153 Zelovich 1925/B, 38.

154 Katus 1996, 385.

155 Majdán 1987, 14.

156 Czére 1989, 75–76.

157 Horváth 1996/A, 116.

vasútépítési irányt jelölt ki.¹⁵⁸ Ennek alapja a korábban kidolgozott tizenkét közzétett magában foglaló javaslat volt.¹⁵⁹ Emellett rendelkezett az engedélyeztetési eljárásról, a vasútépítések finanszírozásáról és a tarifák megszabásáról, melyeket a vállalkozóra bízott.¹⁶⁰

Számos Magyarországot is érintő vasútfejlesztési koncepció látott napvilágot ebben a korszakban. F. X. Riepl, a Bécsi Politechnikai Intézet professzora 1830–31-ben birodalmi vasúthálózati tervet javasolt és Magyarországnak csak az északi, északnyugati részét kapcsolta volna be ebbe. A későbbiekben Bognár József közgazdász 1838-as, C. F. Zimpel mérnök és A. Bock építési felügyelő 1840-es terve, az országgyűlés bizottságának javaslata 1843-ból, végül Pulszky Ferenc magyar tudós koncepciói¹⁶¹ voltak a legjelentősebbek, de ezek már a Pest–Buda központból kiágazó, sugaras szerkezetet támogatták.¹⁶² Friedrich List az előbb már taglalt elképzelése is kiemelendő. Véleménye szerint Magyarországon a nemzetgazdasági és politikai reformoknak a közlekedés eszközeinek megújításával kell kezdődniük, mivel az ország e tekintetben „szinte szűz talaj”. Ő a gőzüzemű vasutat a lóvasúttal szimbiózisban képzelte el fejleszteni, de ez abban a korban nem számított nagy szenzációnak, főleg annak tükrében, hogy az ország „tökeszegény” volt, s így valóban a lóvasútnak volt nagyobb realitása. Hálózati elképzelésében Pest Bécshez (Bécs–Magyaróvár–Győr–Komárom–Vác–Pest) való kapcsolása szerepelt gőzvontatású vasúton keresztül. Ezt egy Pozsony–Nagyszombat–Nyitra és egy Székesfehérvár felé kiágazó lóvasút egészítette volna ki.¹⁶³ Érdemes megemlíteni a reformkor két legnagyobb géniuszának, Széchenyinek és Kossuthnak a vasúttal kapcsolatos felvetéseit és koncepcionális különbözőségeit is. Széchenyi, aki 1845-től a Helytartótanács közlekedési osztályának vezetője,¹⁶⁴ teljes mértékben felismerte a vasút jelentőségét, helyesen ítélte meg a kötöttpályás közlekedési eszköznek és módjának szükségességét. A hálózat minél előbbi országos kiépítését szorgalmazta.¹⁶⁵ Közlekedéspolitikájának egyik alapköve – a korábban már hivatkozott –, 1848. január 25-én az országos rendek elé terjesztett *Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről* című munka.¹⁶⁶ Véleménye szerint a közlekedési eszközök közül a vasút a legalkalmasabb arra, hogy a nemzeti kereskedelmet fellendítse. A centrális hálózat híve volt, azaz szerinte minden út a fővárosba kell hogy vezessen, emellett eltökélten támogatta a nemzetiségi vidékek Alfölddel való szoros összekapcsolását.¹⁶⁷ Az államvasúti rendszert preferálta, s ezért célul tűzte ki, hogy a hazánkban lévő vonalak minél előbb állami tulajdonba vagy kezelésbe kerüljenek. Ő tett először különbséget fő-, mellék- és szárnyvonalak között.¹⁶⁸

158 Jóllehet ez az első vasúti törvény Magyarországon, már 1827. augusztus 20-án átadták a forgalomnak a Pest és Kőbánya közötti lebegő vasutat. Ez azonban balesetveszélyessége és a forgalom elmaradása miatt mindössze egy évet élt meg. In: Frisnyák 2001, 16.

159 Majdán 1987, 16.

160 1836. évi XXV. az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magános vállalatokról szóló törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5170>, 2011. 07. 26., 10:10.

161 Horváth 1996/A, 119–124.

162 A már idézett egyes emberek koncepciója és a hozzájuk mellékelte térkép alapján jutottam erre a következtetésre.

163 List 1916, 6., 28–7.

164 Zelovich 1925/B, 30.

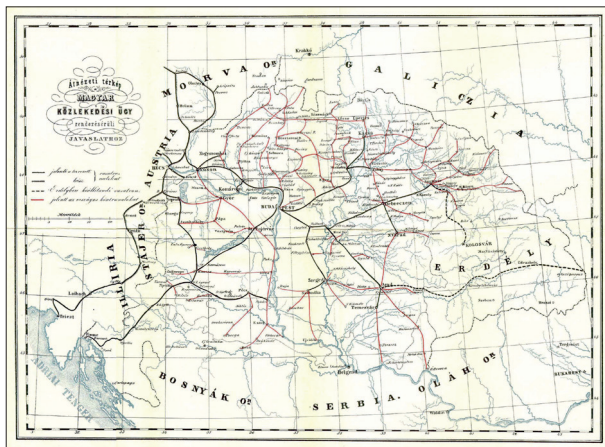
165 Filesz Lajos: A magyar közlekedéspolitikai összefoglaló áttekintése és célkitűzései. In: Ladányi Miksa (főszerk.): A magyar közlekedésügy monográfiája. Bp., Magyar Közlekedésügy Monográfiája Kiadóhivatal, 1936 (a továbbiakban: Filesz 1936), 121.

166 A Javaslato Kovács Lajos állította össze, akinek a kéziratát Széchenyi ellenőrizte és az előszavát megírta. Kovácson kívül Clark Ádám, Tasner Antal és Sasku Károly voltak megsegítők a megszövegezésnél. In: Zelovich 1925/B, 42.

167 Széchenyi 1987, 11–22.

168 Majdán János: Vasúti ügyek 1848-ban az első felelős magyar minisztérium működéséig. In: Majdán János: Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010. (Eredetileg megjelent: Századok, 1998/IV., 232–250.) (A továbbiakban: Majdán 1998) 18.

Írásában négy fővonalat¹⁶⁹ vázolt fel, amelyekből mellékvonalak is kiágaztak (LÁSD: I. ÁBRA).¹⁷⁰ A javaslatot a politikusok, a gazdasági szakemberek elfogadták, amit Széchenyi az első felelős magyar kormány közmunka- és közlekedésügyi minisztereként¹⁷¹ törvénybe is kívánt foglaltatni. Az országgyűlés 1848. évi XXX. cikkelyként¹⁷² megszavazta, és ezzel a korábbi vasúti törvényeket hatályon kívül helyezte.¹⁷³



1. ábra: Széchenyi István vasúthálózati elképzelése.

Forrás: http://www.futtyvadasz.hu/downloads/X_terkep.jpg,
2014. 02. 01., 9:10.

Széchenyi a Pest–Buda és Fiume közötti vonalat tekintve került először vitába Kossuthal, aki inkább Vukovár és Fiume¹⁷⁴ között kívánt kötöttpályás szakaszt építeni, de ez a „legnagyobb magyar” centrális koncepciójába nem fért bele, ami így lekerült a napirendről.¹⁷⁵ Kossuth Lajos közlekedéspolitikájában az Ausztriától függetlenül is működő gazdaság gondolata fogalmazódott meg. Véleménye szerint a közlekedési reformok a feudális Magyarország átalakítását kell hogy eredményezzék. Ezeket a fejlesztéseket államköltségen és a közteljesítés elvének érvényesítése mellett kívánta megoldani. A korszerű közlekedéstől várta a gazdasági forgalom fellendülését.¹⁷⁶ Széchenyivel ellentétben ő két

169 1. Pest–Budáról kiindulva a Duna bal partján, Pozsonyot át az osztrák Nordbahnig, 2. Pest–Budáról kiindulva Székesfehérváron át a Balaton déli partján, Károlyvároson keresztül Fiuméig, 3. Pest–Budáról kiindulva Szolnokon át Aradig (a jövőben ez biztosítana kapcsolatot Erdélyen át kelettel), 4. Pest–Budáról kiindulva Miskolcon át Kassáig (kapcsolat Galícia felé). In: Széchenyi 1987. A fő- és mellékvonal-kategorizálás a későbbiekben forgalmi szempont alapján történik, ahol a fővonalat a MÁV jelöli ki az olyan szakaszok közül, ahol a tengelyterhelés legalább 15 t, az állomások és nyílt vonali váltók biztosítottak, a váltókörzetek váltóit őrzik és az általános féktávolság legalább 700 m. A mellékvonalak közé minden olyan vasútvonal tartozik, mely a fenti kritériumoknak nem felel meg, a keskeny nyomtávúakat is beleértve. Ez esetben tehát Széchenyi a fővonalak alatt inkább törzsvonalakat ért, ami a vasút jellegéből fakadó kategorizálás első típusa. E vonalak a vasúthálózat törzset képező vonalak, ezekből ágaznak ki a többi egyéb vonalak. In: Horváth 1989, 29–30. A mellékvonal-problematikára a későbbiekben térek ki.

170 Széchenyi 1987, 57–60.

171 Majdán 1998, 11.

172 1848. évi XXX., a felelős minisztereknek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről szóló törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5298>. 2011. 07. 26., 11:13.

173 Czére 1989, 88.

174 A fiumei kikötő bekapcsolása a vasúti vérkeringésbe hamar szerepelt az egyes koncepciókban. Gergely András monográfiájában olvashatjuk, hogy már az 1840-es évek elején kívánták Eszék és Fiume között vasutat létesíteni. A tervet azonban jó ideig csak elvi szinten maradtak meg. Kossuth Vukovár és Fiume közötti vonalát is elvetik. Végül 1873-ra kap vasutat (Károlyváros) Fiume. In: Gergely 1982, 30., 158.

175 Zelovich Kornél: Széchenyi mérnöki alkotásai. Bp., Németh József Technikai Könyvkiadóvállalat, 1923, 23.

176 Czére 1989, 85.

keresztirányú fővonalból¹⁷⁷ álló, és a későbbiekben ebből kiinduló, teljes vasúthálózatot tervezett. Konceptióját azonban aláasta, hogy Széchenyi elképzeléseivel csak részben volt összhangban.¹⁷⁸ A korszak két legnagyobb államférfijának, mint sok más kérdésben, itt sem volt egységes álláspontja, de a véleményük megegyezett arról, hogy a vasút az ország gazdaságának fellendítését eredményezheti. Érdekes ezenkívül a centralisták vasútfejlesztési elképzelését megemlíteni. E politikai csoportosulás – evidens módon – Széchenyi központosító, Pest–Buda centrumú vasútertvét támogatta. Céljuk ezenkívül: minden egyes vidék igényeinek a figyelembevételével, a hálózat állami finanszírozással való megépítése tizenegy év alatt és a Bécs központú birodalmi államvasúti rendszer – már akkor épülő – Bécs–Trieszt vonalának hatásait a pest–fiumei vasúttal ellensúlyozni.¹⁷⁹

Az 1832–36 közötti diétán több vonal létesítésének a terve is felmerült, de a pest–bécsi és a fiumei pálya kérdése kavart nagy port. Az elsőt tekintve Széchenyi a Duna jobb partján vezetendő vasútvonalat preferálta, hiszen kivitelezési okból és a hatások szerint is egyszerűbben volt megvalósítható.¹⁸⁰ Ennek a társaságnak a vezetője Sina György Simon macedón–görög származású,¹⁸¹ a reformkorban meggazdagodott, nemességet¹⁸² és bárói rangot szerzett kereskedő, bankár volt, mint ahogy az akkori építési vállalkozók többsége.¹⁸³ Sina Bécsből Győrbe kívánt vasutat építeni a kereskedelmi élet fellendítése érdekében.¹⁸⁴ A másik elképzelést, a folyó bal oldalára vizionált vonalat a Rothschild-bankházzal¹⁸⁵ is kapcsolatban álló Ullmann-csoport¹⁸⁶ képviselte. Ez a tervezet a Nordbahn Bécsbe irányuló forgalmára is élénkítő hatást gyakorolt volna. Ullmannék célja, hogy egy Pesttől az országhatárig, Budáról Győrig vezető fővonalra kapjanak előmunkálati engedélyt. Ezt nem sokkal később át is vehették, és ezt hamarosan kiterjesztették a Pest–Debrecen vonalra is.¹⁸⁷ Időközben, 1840. szeptember 27-én megnyílt a Pozsony és Szentgyörgy közötti, első hazai (ló)vasút,¹⁸⁸ amelyet 1846-ig továbbépítettek Nagyszombatig. Ez a vállalkozás kísérlet volt az olcsóbb lóvasút kiépítésére, de a forgalom miatt nem bizonyult rentábilisnak.¹⁸⁹ Még 1840-ben egy újabb törvénycikkkel bővült az 1836-os első vasúti törvény. Ebben rögzítettek egy Bécsből Magyarországon keresztül Triesztig húzódó vonalat. Így bővítik ki az eredetileg tizenhárom másfelé irányuló vonalat, s az új szakaszra is kiterjesztik

177 1.: A lengyel határtól Fiuméig, 2.: Az osztrák határtól Erdélyig. In: Czére 1989, 85.

178 Czére 1989, 85–86.

179 Fenyő István: A centralisták. Bp., Argumentum Kiadó, 1997, 366–368.

180 Zelovich 1925/B, 38.

181 Thullner István: A vasút Mosonban. In: Thullner István–Tuba László (főszerk.): Moson évszázadai. Tanulmányok és kismonográfia Moson település és Moson vármegye múltjából a kezdetektől 1946-ig. Mosonmagyaróvár. Mosonmagyaróvár Város Önkormányzata és a Mosoni Polgári Kör, 2010 (a továbbiakban: Thullner 2010), 144.

182 Kövér György: 1873. Egy krach anatómiája. Bp., Kossuth Kiadó, 1986 (a továbbiakban: Kövér 1986), 102.

183 Kövér György: Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914. Bp., Gondolat Kiadó, 1982 (a továbbiakban: Kövér 1982), 72.

184 Majdán 1987, 24.

185 A Rothschild család üzleti vállalkozásai a 18. század végén kezdődtek. Mayer Amschel Rothschild volt, aki felújította a család hírnevét. Neki ő fia született, akik közül a legtekintélyesebb Amschel folytatta a Frankfurtban elkezdett üzleti vállalkozást. Kiemelendő még Nathan, aki elsőként hagyta el Frankfurtot és Angliába utazott, hogy megalapítsa az N. M. Rothschild & Fiai vállalatot. A Rothschildek története hamar összefonódott a vasúttal, hiszen az Osztrák–Magyar Monarchia nyugati részében az első vonal finanszírozása már az ő nevékhöz fűződött, de az Egyesült Királyságban is tevékeny részt vállaltak a vasútépítkezéseknél. In: Aspay, Melanie: Making Tracks: Promoting the Rothschild Archive as a source for railway history. In: Roth, Ralf–Dinhold, Günter: Across the borders: financing the world's railways in the nineteenth and twentieth centuries. Aldershot, Ashgate, 2008, 3–5.

186 Ullmann Mórincz a pesti nagykereskedők és néhány nagybirtokos csoportjának vezetője. In: Czére 1989, 78.

187 Czére 1989, 78.

188 Frisnyák 2001, 26.

189 Czére 1989, 77.

a korábban megadott engedményeket.¹⁹⁰ Az 1840–41. évi osztrák pénzügyi válság nyomán a Sina-társaság visszalépett a magyarországi vasútvonalak építésének szándékától.¹⁹¹ Az Ullmann által alapított Magyar Középponti Vaspálya Társaság (Magyar Középponti Vasút) így végül hétévnyi huzavona után megkezdhette a hálózat kiépítését.¹⁹² Az 1844. évi országgyűlés végleges engedélye alapján megindulhatott a pest–pozsonyi és a pest–szolnoki vasútvonal építése.¹⁹³ Ezután pár nappal Pest határában megtették az első kapavágásokat, és előbb Vác, majd Szolnok irányába megkezdődött a kivitelezés. Az építéshez szükséges anyagokat versenytárgyalásos rendszeren keresztül szereztek be. A munkálatok vezetésére vasútépítésben jártas szakembereket hívtak külföldről. A legtöbb részvényrel rendelkező Ullmann család a nagyvállalkozókat látta szívesen a kivitelezésben, ahol azok családtagjait és közvetlen rokonait is alkalmazták. Napvilágra került az első visszaélés is. Ennek kivizsgálása során bebizonyosodott néhány vád. Ezek után a helytartótanácsi javaslatok alapján megszigorították az építkezés ellenőrzését. Az újságok továbbra is cikkeztek a botrányokról, de ezek nem hátráltatták a kivitelezést.¹⁹⁴ Végül 1846. július 15-én megnyitották a Magyar Középponti Vaspálya Társaság tulajdonában lévő, 33 kilométeres első magyar gőzüzemű vasútvonalat Pest és Vác között. Ennek a felvezető szerelvénye 59 perc alatt ért Vácra.¹⁹⁵ Ezzel kezdetét vette egy új korszak az ország életében, hiszen a „közlekedés forradalmaként” aposztrofált vasút elindult hódító útjára hazánkban is. Az első vasutaknál is látható, hogy az egyéni és csoportérdekek fontos tényezőnek bizonyultak már ekkor is a vonalvezetésben. Nem kellett sokat várni a további szakaszok elkészültéig sem. Az 1842-re Moson vármegyei birtokossá és gyárossá váló Sina a Wien–Raaber Eisenbahn Gesellschaft vezetőjeként egy újabb vasútertvvel állt elő. Ez 1846 őszére részben meg is valósult. A Bécs és az országhatár között megnyílt vaspálya csak áttételesen, de hatást gyakorolt Moson vármegye és a környék gazdaságára is.¹⁹⁶ Az egész szakaszát tekintve Magyarországon futó első vonal átadása után egy évvel, 1847. szeptember 1-jén¹⁹⁷ nyitotta meg István főherceg a Pest–Cegléd–Szolnok közötti pályát. A 99 kilométert a vonat 3 óra 22 perc alatt tette meg.¹⁹⁸ A Magyar Középponti Vaspálya Társaság elkezdte a gyakorlatban megvalósítani Széchenyi István tervét. A tőkehiány miatt nem az állam, hanem a magántársaság indította el a hazai vasúti fejlesztéseket.

Ebben az évben egy másik vonalat is átadtak a forgalomnak.¹⁹⁹ Széchenyi István és Esterházy Pál Sopron vármegyei főispán ösztönzésére Sopron városának környékén főképp földbirtokosokból álló társulat alakult a vasút létesítéséért. Mind a város, mind Esterházy ingyen engedett át területeket a kötőtpályás közlekedési eszköz megvalósítása érdekében.²⁰⁰ A vonal létrehozásának mozgatórugója az északnyugat-dunántúli birtokosok több

190 1840. évi XL. az 1836: XXXV. törvénycikkelyt kiterjesztetik című törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5236>. 2011. 07. 26., 13:31.

191 Czére 1898, 79.

192 Majdán 1987, 29.

193 Czére 1989, 80.

194 Majdán 1987, 29–31.

195 Frisnyák 2001, 31.

196 Thullner 2010, 144–145.

197 Frisnyák 2001, 32.

198 Kerkápoly 1943, 30.

199 Majdán 1987, 36.

200 Tisza István: A magyar állami és magán vasúttársaságok kialakulása 1847 és 1875 között. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet. A kezdetektől 1875-ig, I. kötet. Bp., MÁV Rt., 1995 (a továbbiakban: Tisza 1995), 85.

évszázados kereskedelmi kapcsolatainak serkentése volt.²⁰¹ A társaság az építési engedélyt 1845-ben kapta meg a Helytartótanáctól, és alig két évvel ezután, 1847. augusztus 20-án üzembe helyezték a 27 kilométeres Sopron és Katzelsdorf közötti szakaszt.²⁰² Az 1848–49-es forradalom kitöréséig ez volt az egyetlen vasút a Dunántúlon.²⁰³ Az üzemet a Bécs–Gloggnitzi Vasút vette kezelésbe.²⁰⁴ Végül a mozgósítás és a harcok elkezdéséig még egy pályát adták át. A Pozsony és Marchegg közötti 17 kilométeres szakasz 1848. augusztus 20-ára készült el.²⁰⁵ Az engedélyesének, a Magyar Középponti Vasútnak a már működő galíciai vasúthoz is csatlakozó pályát kellett építenie. A politikai viszonyok miatt azonban csak később helyezték üzembe, ekkor ideiglenes jelleggel a Kaiser Ferdinands Nordbahn égisze alá tartozott.²⁰⁶ A forradalomig megépült 50 kilométeres lóvasút és 176 kilométeres gőzvontatású vaspálya a polgári átalakuláshoz járult hozzá,²⁰⁷ de kizárólag magántőkéből.

Országunk fejlődése a forradalom kitörésével más irányt vett. Sem Széchenyi saját vasútfejlesztési koncepcióját, sem a Batthyány-kormány önmaga elképzeléseit nem valósíthatta meg.²⁰⁸ A későbbi korszak politikusai és szakemberei megértették a nagycenki földbirtokos elgondolásait és vasúthálózati struktúrákat nagyrészt az ő tervei alapján építették ki.²⁰⁹ A periódus végéig létrehozott vasutak a magántőke kezdeményezései voltak, csak a későbbiekben jutott szerephez a kincstár.²¹⁰ Megállapítható, hogy bár Magyarországon 1848-ra megindult a vasúti közlekedés és megfogalmazódtak hálózatunk fejlesztésének irányvonalai, de a tényleges kivitelezések a későbbiekben indultak meg, majd Világos után más irányt is vettek.

2. 3. Birodalmi fejlesztési szempontok és a magánvasutak

A neoabszolutizmus időszakában megváltoztak a Magyarországot érintő vasútfejlesztési elképzelések. A bécsi kormány az állami vasútépítési rendszer híve volt.²¹¹ Maga Ferenc József is célul tűzte ki a birodalmi belső egység megteremtését, melynek egyik erősítő eleme a centralizációs törekvések érvényre juttatása a vasúthálózat kiépítésénél.²¹² Míg a korábbi korszakban a magántőkéből, ebben a periódusban – a központosító intézkedések elvéből eredően – a vasútépítést is állami pénzből finanszírozták.²¹³ Az abszolutista osztrák kormány 1849 utáni elképzeléseibe beleillett a korábban elkészült magyar vonalak átvétele. A pénzügyi problémákkal küszködő Magyar Középponti Vasút vonalai az

201 Majdán 1987, 36.

202 Frisnyák 2001, 32.

203 Majdán 1997, 14.

204 Tisza 1995, 84.

205 Frisnyák 2001, 34.

206 Kerkápoly 1943, 31.

207 Majdán 1987, 37.

208 Majdán 1998, 19.

209 Kerkápoly 1943, 31.

210 Kaposi 2002, 187.

211 Horváth 1996/A, 128.

212 Majdán 1987, 53.

213 Kaposi 2002, 187.

osztrák kormány kezébe kerültek 1850-től.²¹⁴ A korszak két legfontosabb – összbirodalmi érdekeket preferáló – vasúthálózatot fejlesztő elképzelése, Karl von Ghega, az osztrák Központi Vasútépítési Igazgatóság osztályvezetője 1851–52-es, valamint K. Bruck osztrák kereskedelmi miniszter 1851-es koncepciója, hűen tükrözték ezt a szemléletet. A terv készítői a birodalom gazdasági, politikai, kereskedelmi és hadászati érdekeit tartották szem előtt. Bár mindkettőnek része volt a hazai vasúthálózat kiépítésében is, de a korábban elfogadott fő irányvonalak feladásával Magyarországot tartományi szinten kezelték.²¹⁵ Ahogy szó volt róla, 1848 előtt is voltak hívei az államvasúti rendszernek: List vagy Széchenyi. Érveik között szerepelt az állami ellenőrzés és irányítás, az egész népesség érdekeinek szem előtt tartása, földrajzi arányosítás, a nemzetközi kapcsolatok felvétele, a honvédelem érdekei. Köztudott volt és a gyakorlat is bebizonyította: a magánvasutakat csak az üzleti haszon érdekli.²¹⁶ Az osztrák finanszírozási elképzelések tehát elméleti szinten találkoztak a korábbi magyar koncepciókkal, azonban nem kellett sokat várni, hogy ezek háttérbe szoruljanak. A tervezett hálózat nem készült el 1854-ig, a meglévő vonalak nem kötötték össze a gazdasági központokat és nem voltak rentábilisak. Az osztrák katonai akciók, a bevételeket nem hozó beruházások államháztartási hiányhoz vezettek, s 1854-ben sor került az állami gazdaságpolitika átszervezésére, ezen belül a közlekedésügy irányításának megváltoztatására.²¹⁷ Az új „*Engedélyezési törvény*” 1854. szeptember 14-i kiadása az államvasúti rendszer helyett társulatok kezébe adta az építkezést. Ettől várták a birodalmi hálózat gyors elkészülését. Innentől bárki kérhetett előmunkálati engedélyt, és ennek birtokában elkészíthette a terveket és a költségvetést. Ezzel egy időben lépett életbe a kamatbiztosítási²¹⁸ rendszer is.²¹⁹ Ilyetén módon 1855-től a vasútpolitika is alapvetően átformálódott és áttért a tisztán magánvasúti rendszerre.²²⁰ Ennek is voltak korábban hívei, például Neumann Károly²²¹ közgazdasági író. Érvei: az államvasutak sok kedvezményből fakadó deficitjeit az adózó polgárok kénytelenek elviselni, ezzel szemben a magánvasút önmagát eltartja, üzemvitele sokkal körültekintőbb és gazdaságosabb, üzleti feleslegeit korszerűsítésre használja, háború esetén ugyanolyan jól ellátja feladatát, mint az államvasút.²²² Habár ez a fordulat a finanszírozást tekintve hozott változást, a kilátásba helyezett kedvezmények mégis serkentően hatottak a vasútépítésre. Az osztrák és a velük kapcsolatban álló nyugati tőkéscsoportok megkezdték erőteljes benyomulásukat a magyar gazdasági életbe.²²³ A magánvasúti rendszer vált meghatározóvá Magyarországon is. Három nagyobb társaság kezdett jelentősebb pályaszakasz kiépítésébe 1855–56-tól. Valamennyit hosszú távú stratégiai és profitorientált gazdasági célok vezettek: a Déli Vasút, az Osztrák Államvaspálya Társaság (amely csak nevében állami, mivel magántársaságként funkcionált)

214 Majdán 1987, 54.

215 Horváth 1996/A, 128–130.

216 Czére Béla: Magánvasút – államvasút. In: Közlekedési Közöny, 1947. október 12., 42. szám (a továbbiakban: Czére 1947/A), 442.

217 Majdán 1987, 56–57.

218 A kamatbiztosítási rendszer lényege, hogy az állam garantálta egy új vonal kiépítése fejében az érdekelt részvényesek számára a tényleges bevételek és a kamat összege közötti különbség évenkénti kifizetését. A felek a kamat nagyságában előre megegyeztek, amit akkor is fizetett a kincstár, ha nem is közlekedett szerelvény az adott vonalon. Ezt a garanciarendszert a porosz vasutak gyakorlatából vette át a bécsi kormány. In: Majdán 1987, 58.

219 I. m. 57–58.

220 Czére 1989, 89.

221 Horváth 1996/A, 129.

222 Czére 1947/A, 443.

223 Czére 1989, 89.

és a Tiszavidéki Vaspálya Társaság.²²⁴ A Bécs központú fejlesztéseknek természetesen voltak magyar ellenzői is, bár a korszak politikai viszonyai mellett nyilvános vitára nem kerülhetett még sor.²²⁵

Ilyen körülmények között értékelődött fel az Országos Magyar Gazdasági Egyesület (OMGE) tevékenysége, ahol lelkes fiatal szakemberek dolgoztak és publikálták vasútfejlesztési elképzeléseiket.²²⁶ Felfigyeltek a vonalak csak birodalmi szempontok alapján történő bővítésére, és vitát kezdeményeztek a korábban elfogadott Pest–Buda központú hálózat életképességéről.²²⁷ A korábban Széchenyi által alapított társaság közlekedési kérdésekkel foglalkozó bizottságának neves tagjai voltak: Lónyai Menyhért, a későbbi Andrássy-kormány pénzügyminisztere, Hollán Ernő hadmérnök, altábornagy és ugyanezen kormány közlekedésügyi államtitkára, Keleti Károly statisztikus, Hunfalvy János földrajztudós, Trefort Ágoston későbbi közoktatási miniszter és Zichy Ferenc, több vasúttársaság igazgatósági tagja.²²⁸ Hosszas eszmecsere után adták közre a Budapesti Szemlében „Emlékirat” címmel koncepciójukat 1862-ben. Ebben megfogalmazták, hogy „*valamely ország anyagi fejlődésére s nemzetgazdasági felvirágzására ugyanis egyike a legfontosabb kérdéseknek a vasúti hálózat mely irányban s minő eszközökkel építése*”.²²⁹ A kötöttpályás közlekedési eszköz hálózatának mielőbbi létrehozásában látták az ország fellendülését. S mivel szerintük „*a vonalak nem bizonyos összhangzó rendszer szerint, s nem mindig oly irányban épültek, mely az ország érdekeivel leginkább lett volna*”,²³⁰ vázolták saját elméletüket. Elképzelésükben Széchenyi korábbi tervét vették alapul, amelyben hat vasúti fővonal szerepelt. Ezt a struktúrát később „*magán vállalkozások útján létesülő*”, másodrendű vonalakkal tervezték kiegészíteni.²³¹ A tanulmány jó hatással volt a hazai politikusokra és szakemberekre. A kiegyezés után Mikó Imre is figyelembe vette a vasúthálózat kidolgozásánál.²³² Az abszolutista korszak közlekedésfejlesztési koncepciójában prioritást élvezett a vasút, viszont lényeges eltérés volt az, hogy az 1848-ban elfogadott irányvonal helyett a bécsi kormány centralista, az összbiradalmi, tehát nem Magyarország érdekeit szem előtt tartó elképzelése érvényesült. Jóllehet voltak, akik a korábbi koncepció mellett agitáltak, hazánk csak az 1867-es kiegyezést követően szólhatott bele ismételt a vasútügyekbe.

Miután 1850-ben a pénzügyi nehézségekkel küzdő Magyar Középponti Vasút vonalai az osztrák kormány kezébe kerültek, még sürgősebbé vált a birodalmi főváros Pesttel való összekapcsolása. Ugyanebben az esztendőben készült el a Vác és Párkányána közötti szakasz is,²³³ de a Pest és Bécs közötti kapcsolat csak az év végére, a Párkányána–Pozsony vonal december 16-i megnyitásával valósult meg.²³⁴ A Duna bal partján megépült 264

224 Kaposi 2002, 188–189.

225 Majdán 1987, 73.

226 Horváth 1996/A, 131.

227 Majdán 1987, 73.

228 Horváth 1996/A, 131.

229 A Magyar Gazdasági Egyesület emlékirata, 1862, 112.

230 I. m. 114.

231 I. m. 134.

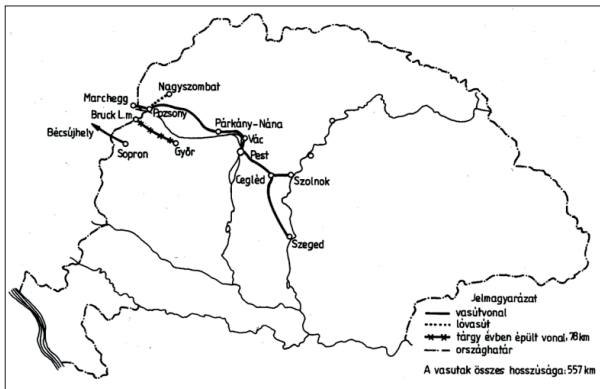
232 Horváth 1996/A, 132.

233 Majdán 1987, 54.

234 Frisnyák 2001, 37.

kilométeres pálya üzemeltetését a Délkeleti Államvasút²³⁵ intézte. Majdán János szerint a gyorsan kiépített összeköttetés nem politikai okokra vezethető vissza, s a vonal jelentősége csak később kristályosodik ki, de abban a korban nagyon fontos volt a katonai szempont előtérbe kerülése.²³⁶ Roman Jaworski egy, a reformkori osztrák és magyar vasútépítés kölcsönhatásait ismertető tanulmányában arra mutatott rá, hogy a semmeringi vasút 1855-ös átadása után azon keresztül Poroszország és Szászország is kapcsolatba került Magyarországgal, a Bécs–Pozsony–Pest közötti szakasz segítségével.²³⁷

A szabadságharc előtt kezdeményezett Cegléd–Szeged vaspálya 1854-re teljesen kiépült.²³⁸ Ekkorra kezdett kirajzolódni a Bécs–Pest között elkészült vonalak jelentősége, melynek árutovábbító szerepet szánt a birodalmi kormányzat. Céljuk: az alföldi termények Bécsbe való vasúton történő gyors továbbítása. Az 1854-ig elkészült struktúra egyértelműen mutatta, hogy bécsi központú centralizációs érdekek tükröződnek a hazai fejlesztésekben, mivel a magyar vonalak „meghosszabbított csápként” nyúltak ki a birodalmi hálózathoz.²³⁹ Ez a korabeli térképekről is nyomon követhető (LÁSD: 2. ÁBRA).²⁴⁰



2. ábra: Magyarország vasúthálózata 1854-ben.

Forrás: <http://realzoldok.hu/modules.php?name=Universal&file=print&sid=833>,
2014. 05. 31., 9:02.

Gyökeres változást eredményezett – a már taglalt – 1854. szeptember 1-jén szentesített, de csak 1855. január 1-jétől életbe lépő „*Vasútengedélyezési törvény*”. Ez szakított az államvasúti rendszerrel és a magántőke számára lehetővé tette a vasútépítést,²⁴¹ valamint a további fejlesztésekben is óriási változást irányozott elő.²⁴² A rendelkezésből hasznot húzott az egyik nagy tőkécsoport, a „*Cs. kir. szab. Osztrák Államvasút*” (Osztrák

235 Tisza 1995, 84.

236 Majdán 1987, 54.

237 Jaworski, Roman: Vasútépítés Ausztriában a reformkorban és hatásuk Közép-Európa közlekedésének fejlődésére, különösen Magyarországon. In: Közlekedéstudományi Szemle, 1991, 3. szám, 114.

238 Czére 1989, 89.

239 Majdán 1987, 55.

240 Rimóczi Miklós: Magyarország vasúthálózatának fejlődése 1846–1875 között. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet. A kezdetektől 1875-ig, I. kötet. Bp., MÁV Rt., 1995 (a továbbiakban: Rimóczi 1995), 106.

241 Frisnyák 2001, 39.

242 Majdán 1987, 55.

Államvasút). A társaság kezelésében volt a Duna bal partján futó vonal Bécstől Szegedig, és építési jogot szerzett a Bécs–Győr–Komárom–Újszöny szakaszra is.²⁴³ Ennek átadására 1856. augusztus 10-én került sor.²⁴⁴

A Déli Vasút is koncessziót kapott a magyar vasútépítésekre 1856-tól. Az eredetileg bécsi, majd 1880-tól budapesti központtal is rendelkező vállalat,²⁴⁵ a korszak legnagyobb magyarországi magánvasút-vállalkozás a Dunántúl egybefüggő vasúti hálózatát hozta létre. Fő célja a terület mezőgazdasági termékeinek külföldre való szállítása.²⁴⁶ Elsőként a Széchenyi István koncepciójában is szereplő, a teljes hosszában 1860. április 24-én átadott országhatár–Nagykanizsa–Székesfehérvár–Buda vonalat helyezték üzembe.²⁴⁷ A társaság többi szakasza az 1867-ig kiépült magyarországi vasúthálózatot tekintve elágazó szakasznak²⁴⁸ minősül.²⁴⁹ A mezőgazdasági igények határozták meg a rentábilis vállalkozás további fejlesztését is.²⁵⁰ Az 1868-ban átadott Pécs és Barcs közötti²⁵¹ csatlakozó²⁵² vonal²⁵³ lehetővé tette, hogy az Alföldről – a mohácsi kikötőn át – nagy mennyiségű gabonát szállítsanak Triesztbe.²⁵⁴ Az 1850-et követő időszak vasútfejlődésében nagy szerepet játszott az alföldi gabonafőlesleg Fiumébe, illetve külföldre történő szállítása. A vasútvonalak már az 1860-as évekre meglehetősen jól lefedték e területet, így összekapcsolták Béccsel és Trieszttel. A Buda–Pragerhof vonal megnyitásával fellendült a Triesztbe irányuló magyar export, és ezen keresztül jutott el a jó minőségű hazai búza az európai piacra.²⁵⁵

A korszak harmadik legnagyobb cége az 1856-ban alakult, többek között az osztrák kormánytól megvásárolt Cegléd és Szolnok közötti vonalat is üzemeltető Tiszavidéki Vasúttársaság volt.²⁵⁶ A vállalat az Alföldön is folytatta a hálózat kiépítését, majd 1860-ra a Miskolc–Kassa szakasz megnyitásával²⁵⁷ Ceglédről Szolnokon és Debrecenen át egészen Kassáig lehetett utazni.²⁵⁸ Hogy Miskolcra csak ilyen bonyolult módon lehetett eljutni az ország központjába, a részvényeseknek köszönhető, hiszen ők nem az egységes hálózatot tartották szem előtt, hanem érdekeiket. Számukra az volt releváns, hogy közvetlen kapcsolat jöjjön létre a tiszántúli állattartó körzettel és a békés–aradi búzatermő tájjal. E társaság

243 Majdán János: A dunántúli vasúthálózat kiépülése. In: Somfai Balázs (szerk.): A Dunántúl településtörténete VI. PAB–VEAB Értesítő. Veszprém, 1986 (a továbbiakban: Majdán 1986), 448.

244 Frisnyák 2001, 41.

245 Kerkápoly 1943, 33.

246 Majdán 1986, 448–449.

247 A megállapítást Széchenyi István Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről című munkája, a mellékelt térkép és a korábban idézett Rimóczi 1996, 107. oldalán található térkép összevetése után hoztam. A Zákány–Zágráb szakasz, mely e vonal tekintetében szerepelt Széchenyi elképzelésében, csak később készült el.

248 Ugyanannak a vasúttársaságnak a kezelésében lévő hálózatban, egyik vonalból kiágazó másik vonal. In: Horváth 1996/A, 30. A kategorizálás alapján ilyen ez esetben az 1865-ben megépült Sopron–Nagykanizsa vonal. In: Frisnyák 2001, 45–48.

249 Horváth 1989, 30–31.

250 Majdán 1986, 449.

251 Széchenyi koncepciójában ez mellékvonalként szerepelt. Megállapításomat a Széchenyi-féle térkép és a Rimóczi 1996, 108. oldalán szereplő térkép alapján hoztam.

252 Egyik vasúttársaság kezelésében lévő vonalból kiágazó másik vonal. In: Horváth 1989, 30. Ez esetben a pécs–barcsi szakasz csatlakozik a Mohács–Pécsi Vasúttársaság által üzemeltetett vonalhoz.

253 Frisnyák 2001, 55.

254 Majdán 1986, 449.

255 Benda Gyula: Gabonatermelés és -export Magyarországon (1770–1870). In: Benda Gyula: Társadalomtörténeti tanulmányok. Bp., Osiris Kiadó, 2006, 198.

256 Kerkápoly 1943, 36.

257 Frisnyák 2001, 45.

258 Majdán 1987, 70.

vonalai a birodalmi és európai piaci igények kiépítése érdekében készültek,²⁵⁹ melyek közül a Szajol–Arad, a Püspökladány–Nagyvárad és a Mezőtúr–Szarvas vonal érdemel említést, de a meglévő vasúthálózatból nem sikerült kiágazó szakaszokat létrehozniuk.²⁶⁰

A legrövidebb vonallal rendelkező társaság a forgalomnak 1857-ben átadott 56 kilométeres Mohács–Pécsi Vasút.²⁶¹ Az építtetésének fő mozgatórugója a Dunagőzhajózási Társaság szempontjából létfontosságú, Mecsekben fellelhető szén Dunára való szállítása.²⁶² A vonal különlegessége, hogy az állam tulajdonát képezte, viszont a későbbi kezelő, a Dunagőzhajózási Társaság – mint magyar befektető – vállalta az építkezéshez szükséges költségek fedezését.²⁶³ A szakaszon sokáig csak teherforgalom folyt, és ez jelezte, hogy a külföldi tőkével épített vasút nem szolgálta a helyi igényeket.²⁶⁴

Megemlítendő még a Pest köszénnel történő ellátására megépült Magyar Északi Vasút.²⁶⁵ E társaság fektette le a Pest–Hatvan–Salgótarján közötti vasutat, de csődbe ment és 1868-ban államosították – megteremtve ezzel a Magyar Államvasutakat.²⁶⁶

Kövér György az 1860-as évekig kiépült hazai vasúthálózzal kapcsolatban megállapította, hogy kapcsolódott a katonai érdekből létrehozott, Bécsből kiágazó sugaras rendszerhez, emellett elősegítette a Monarchia élelmiszer-ellátását és a vasutak szénszükségletét.²⁶⁷ Katus következtetése e korszakkal kapcsolatban az volt, hogy a vasút a szállítási forradalomban fontosabb szerepet játszott az alternatív szállítási lehetőségek hiánya vagy nem kielégítő állapota miatt hazánkban, mint a nyugat-európai országokban. A kiegyezésig bezárólag megépültek a magyar Alföldet Béccsel és ezen keresztül Nyugat-Európával, valamint a trieszti kikötővel összekötő fővonalak.²⁶⁸

A kiegyezésig létrehozott magyar vasúthálózatnak akadtak bírálói, hiszen szembeötlő volt, hogy a vonalak nagyrészt birodalmi vagy bécsi magántársasági érdekeket szolgáltak, a nyersanyagok gyors elszállítását biztosították, de nem segítették az országos piac kialakítását és a nemzetgazdasági elképzeléseket háttérbe szorították. A kiegyezés előestéjére 2153 kilométernyi vasúthálózzal rendelkezett Magyarország.²⁶⁹ Majdán János megállapítása szerint a vonalak vezetése és széttöredezettsége kifejezetten hátráltatta az egységes nemzeti piac kialakulását.²⁷⁰ Czére Béla megítélése alapján a vasutak kiépülése lényegesen megváltoztatta az ország közlekedési viszonyait, gyorsította a forgalmat és elősegítette a tőkés fejlődés kibontakozását.²⁷¹ Mind a két következtetés helytálló és megállapítható, hogy

259 Majdán 1987, 71.

260 Horváth 1996/A, 138.

261 Frisnyák 2001, 42.

262 Majdán 1987, 71.

263 Huszár 2007, 99-100.

264 Majdán 1986, 449.

265 Kerkápoly 1943, 37.

266 Horváth 1996/A, 138.

267 Kövér 1982, 75.

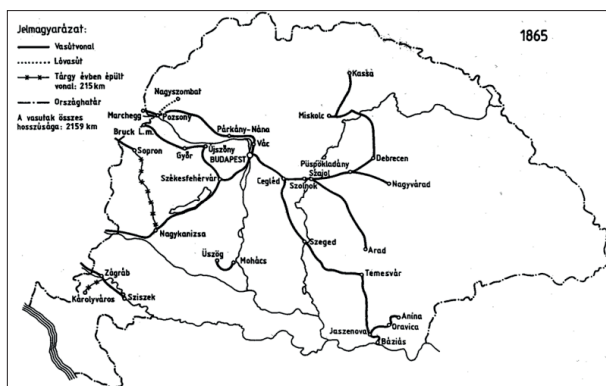
268 Katus 1996, 388.

269 Frisnyák 2001, 49.

270 Majdán 1986, 449.

271 Czére 1989, 90.

a szabadságharc leverésétől a kiegyezésig eltelt időszak alatt a bécsi központú elvek alapján készült új vonalak a lokális érdekek figyelembevétele nélkül épültek, bár vonalvezetésük néhányszor találkozott a Széchenyi-féle elképzeléssel (LÁSD: 3. ÁBRA).



3. ábra: Magyarország vasúthálózata 1865-ben.

Forrás: <http://realzoldek.hu/dok/PeteriLaszlo/vasuti-kozlekedes/H-vasuthalozat-1865.png>, 2014. 05. 31., 8:58.

2. 4. A vasutak ismét magyar fennhatóság alatt

Egy új korszak köszöntött be 1867-tel Magyarországnak történelmében. A gazdasági kiegyezés lehetővé tette a kapitalizmus gyorsabb fejlődését, ami a vasútügy területén is megmutatkozott.²⁷² A közlekedési ügyek irányítása az 1867. évi XVI. törvénycikk értelmében mindkét ország saját jogkörébe tartozott.²⁷³ Hasonlóan fontos intézkedés volt az 1867. évi XIII. számú rendelkezés is. Ez felhatalmazta az érintett minisztériumot, hogy a vasutak és a csatornák létesítésére 60 millió ezüstforintot vagy 150 millió franknyi kölcsönt vegyen fel bizonyos feltételek mellett.²⁷⁴ Ez a helyzet hosszú ideig nem hozott lényeges változást a vasútépítésben.²⁷⁵ A kiegyezést követően – ami, bár megnyitotta a lehetőségeit egy új vasútpolitikának – nem volt egyértelmű a kormány döntése a vasúti rendszer tekintetében.²⁷⁶ A korszak első közmunka- és közlekedésügyi minisztere, gróf Mikó Imre²⁷⁷ 1867-ben ismertette az országgyűlés előtt vasútfejlesztési koncepcióját. Ez a terv a Széchenyi István által rögzített elvek alapján készült és a hálózat központja Pest–Buda volt.²⁷⁸ A miniszter másik fontos alapelve volt, hogy a kormány egyik vasúti rendszerhez se ragaszkodjon

272 Czére 1989, 99.

273 1867. évi XVI. a magyar korona országai és Ő Felsége többi királyságai és országai között kötött vám- és kereskedelmi szövetségről szóló törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5317>, 2011. 07. 26., 14:10.

274 1867. évi XIII., a vasutak és a csatornák építése végett létesítendő kölcsönről szóló törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5314>, 2011. 07. 26., 15:00.

275 Majdán 1986, 449.

276 Czére Béla: Közlekedésünk a dualizmus korában. In: Közlekedéstudományi Szemle, 1994, 3. szám (a továbbiakban, Czére 1994), 85.

277 A kiegyezés utáni első magyar kormány közmunka- és közlekedésügyi minisztere 1867 és 1870 között.

278 Kerkápoly 1943, 37.

mereven,²⁷⁹ így megjelent hazánkban az ún. „vegyes rendszer”.²⁸⁰ Ennek egyik oka, hogy a kiegyezési törvénnyel Magyarországnak át kellett vennie az osztrák kormány által kamatgaranciában részesített összes vasutat, azok minden terhével és ügyeivel együtt. Az anyagi terhek nyomasztó súlya alatt a kormány rátért az államvasúti rendszerre,²⁸¹ de ez nem tiltotta a magánvasutak további alapítását és működtetését.²⁸² Ettől az új vasútfejlesztési koncepciótól várták a hálózat leggyorsabb kiépítését.²⁸³ A kormány 1868-ban megvásárolta és saját kezelésébe vette a csődbe ment Magyar Északi Vasutat,²⁸⁴ és felállította a Magyar Királyi Államvasutak Üzletigazgatóságát. A Pest–Salgótarján vonal 1868. július 1-jével került az állam tulajdonába. Mikó 1869. október 31-én adta ki az Államvasút létrejöttéről szóló alapító levelet, mellyel megalakult a MÁV (Magyar Királyi Államvasutak).²⁸⁵ Mindazonáltal az építkezések többségét továbbra is a magántársaságok végezték, de a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium szerződésekkel próbálta rákényszeríteni a társaságokat a nemzeti érdekek szem előtt tartására.²⁸⁶ Kövér György megítélése szerint az 1867 és 1873 közötti „vasútláz” éveiben megépített fővonalak már a Pest–Buda centrikus gondolatok újjáéledését mutatták.²⁸⁷

A kiegyezés után a Mikó-féle elképzelés mellett Tisza Lajos részletes közlekedési javaslata látott még napvilágot 1880–1884-ig. A közmunka- és közlekedésügyi miniszter 1873-ban publikálta első ízben elképzelését. Ennek egyik fontos szegmense, hogy a magyar vasutat alkalmassá kell tenni a keleti kereskedelembe való bekapcsolódásra. A másik elképzelése, hogy a kötöttpályás közlekedési eszköz forgalmát és rentabilitását folyamatosan növelni kell.²⁸⁸ A magyarországi vasútépítési láznak azonban az 1873. évi gazdasági válság véget vetett.²⁸⁹ A vasút esetében ennek az egyik előjele, hogy az országgyűlés nem adott ki 1872-től már kamatgaranciát tartalmazó engedélyt, mert az óriási terhet rótt az államra. Ettől függetlenül az államnak a korábban megítélt támogatásokat folyósítania kellett, ami hatalmas, szinte megoldhatatlan problémákat szült. A Keleti Vasút botrányos és visszaélésekkel teli ügye fémjelzi ezt leginkább. A beruházások zömét 1867-től 1873-ig a vasút nyelte el. A pénzügyi nehézségek gyorsan elvezettek a krízishez. Először 1873. május 9-én a bécsi tőzsdén ütött be a krach. Ez hamar elérte hazánkat is, ahol 1869-ben már a „*kis-válság*” is a felszínre hozta a problémákat. Az állam 1873 nyarára már fizetési nehézségekkel küszködött.²⁹⁰ Ezzel egyúttal a Tisza-féle koncepció is bukásra volt ítélve, olyannyira, hogy az országgyűlés a pénzügyi problémák miatt még a napirendről is levette.²⁹¹ Fellendülést csak 1880-at követően tapasztalhatunk újfent.²⁹²

279 Horváth 1996/A, 141.

280 Czére 1947/A, 452. Czére mindemellett hangsúlyozza, hogy nem szerencsés ez esetben rendszerről beszélni, hiszen ez csak egy állapot, amely bár közgazdasági kedvezménytel jár, de nem egyenlő arányban van jelen az állam- és magánvasút. In: I. m. 452–453.

281 Filesz 1936, 124.

282 Majdán 1987, 79.

283 Czére 1994, 85.

284 Kerkápoly 1943, 38.

285 Csiba–Koltai–Mezei 1993, 19.

286 Majdán 1986, 449–450.

287 Kövér 1982, 75.

288 Horváth 1996/A, 142.

289 Czére 1989, 103.

290 Kövér 1986, 16–23., 64–78.

291 Horváth 1996/A, 143.

292 Czére 1989, 103.

Az 1867 utáni mintegy tíz évben a MÁV hozzávetőlegesen 1000, míg a magántársaságok 2400 kilométernyi új vonalat építettek. Megállapítható tehát, hogy a magánvasutak továbbra is kiemelkedő szerepet játszottak a hazai vasútfejlesztésben. A kiegyezési törvény aláírásával rögzítették: a magyarországi vasutak engedélyezése az országgyűlés jogkörébe tartozik. Pontosán meghatározták ennek a menetét. A kormánynak azonban az 5–6 százalékos kamatgarancia mellett sem volt kellő befolyása a magánvasutakra. A kamatbiztosítási rendszer a visszaélések, a „sápolás” melegágya lett.²⁹³ Ennek tükrében folytatódott tovább a vasútépités Magyarországon.

A MÁV nagy jelentőségre tett szert az 1867 és 1880 közötti időszakban. Megalakulását követően egymás után épültek ki a vonalai. Az 1868. évi XLIX. törvénycikk alapján meghatározták az állami vasút építési irányait. Ilyen volt a Zákány–Zágráb, Hatvan–Miskolc, Károlyváros–Fiume, Salgótarján–Besztercebánya és Miskolcra a vasiparral foglalkozó vidék egyes völgyei felé vonalak létrehozása.²⁹⁴ Ezek mellett a MÁV a fent megjelölt időszakban még számos vasúti szakaszt helyezett üzembe.²⁹⁵ A társaság vonalai az államosítások következtében is bővültek, egyrészt a bukás előtti vasutak szanálásával. Másrészt a céltudatos államosítási politikának köszönhetően, mivel a kormánynak alig volt befolyása a gyakran az ország gazdasági érdekeivel szembekerülő magántársaságok működésére.²⁹⁶ A magánvasutak száma gyarapodott a kiegyezés előttihez képest. Érdekeltségi területükön nagyobb hosszúságú hálózatot kívántak kiépíteni, anyagi nehézségeik vagy éppen államosításuk miatt azonban ezeket a célokat csak részben tudták megvalósítani.

Az 1880-ig tartó időintervallumban az alábbi vállalatok üzemeltettek vonalakat Magyarországon: Magyar Északkeleti Vasúttársaság, Alföld–Fiumei Vasúttársaság, Vág-völgyi Vasút, Keleti Vasút, Magyar Nyugati Vasút, Duna–Drávai Vasút, Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt., Arad–Csanádi Vasút, Magyar Északnyugati Vasút (vonalépítés előtt feloszlott),²⁹⁷ Első Erdélyi Vasút, Első Magyar Gácsországi Vasút, Kassa–Oderbergi Vasút, Pécs–Barcsi Vasút.²⁹⁸ A társaságok elnevezéséből adódóan is érzékelhető, hogy az ország egyre nagyobb területét sikerült bekapcsolni a vasút közlekedési vérkeringésébe. Magyarország vasúti térképe 1880-ra már nagy hasonlóságot mutatott a Széchenyi-féle koncepcióval.²⁹⁹ Fővonalai (törzsvonalai) struktúránk jelentős része kialakult, melyből számos mellékvonal (elágazó, csatlakozó, szárnyvonal)³⁰⁰ ágazott ki (LÁSD: 4. ÁBRA). Az év végére 7097 kilométernyi vasúthálózattal rendelkezett Magyarország.³⁰¹

293 Czére 1996, 85–86.

294 1868. évi XLIX., a vasutak és a csatornák építésére felvett kölcsön hovatfordításáról szóló törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5371>, 2011. 07. 26., 16:31.

295 Többek között: Vámosgyörök–Gyöngyös, Miskolc–Bánréve Fülelig való meghosszabbítással, Zólyom–Besztercebánya, Feled–Tiszolc, Bánréve, Rozsnyó–Dobsina, Miskolc–Diósgyőr, Füzesabony–Eger – egyméteres nyomtávval –, Garamberzence–Selmecbánya. In: Kerkápoly 1943, 38.

296 Czére 1989, 103.

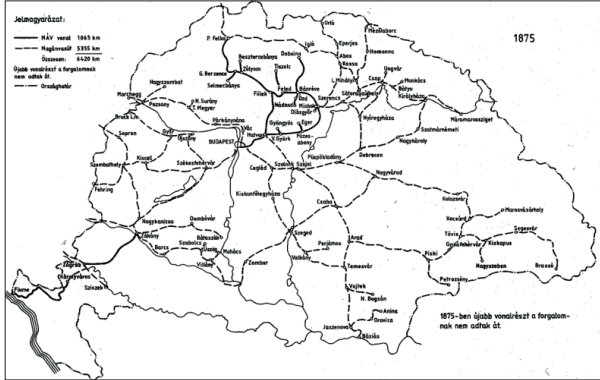
297 Horváth 1996/A, 143–144.

298 Majdán 1987, 87–89.

299 Az 1880. évi vasúti térkép (In: Rimóczi Miklós: Magyarország vasúthálózatának fejlődése 1876 és 1900 között. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet. 1876-tól 1900-ig, II. kötet. Bp., MÁV Rt., 1996, 185. és a korábban idézett Széchenyi-féle koncepció irányvonalai összehasonlítása alapján jutottam erre a következtetésre.

300 Egy vonalból kiágazó, általában fejállomással végződő, rövidebb vonal. In: Uo.

301 Frisnyák 2001, 77.



4. ábra: A magyar vasúthálózat 1875-ben.

Forrás: <http://realzoldok.hu/dok/PeteriLaszlo/vasuti-kozlekedes/H-vasuthalozat-1875.png>, 2014. 05. 31., 8:56.

Ha behatóan megvizsgáljuk Magyarországon az 1850-tól 1880–84-ig terjedő időszakot, akkor látjuk, hogy a vasúthálózat fejlesztésében többféle érdek is fontos szerepet játszott. Erdősi Ferenc érdekkategorizálása alapján kettő említhető: a birodalmi és országos (magyar állami) érdek. Az első csoportról azért beszélhetünk, mert a vasútépítkezések kezdetén az osztrák kormány Bécs központú elképzelései érvényesültek. Terveik alapján a magyarországi vonalak elkerülték volna Pest–Budát, és agrártermékeink Bécsbe, illetve Trieszten keresztül történő szállítását irányozták elő. Ezt a célt rövid ideig tudták csupán fenntartani és megvalósítani, hiszen egyrészt a magánvasutak építési irányvonalai csak részben volt beleszólásuk, másrészt az OMGE véleményét sem hagyhatták figyelmen kívül. 1867 előtt a vasúthálózatunk nagy része – főleg az alföldi – már Pest–Buda központúra formálódott. Erdősi tanulmányában hangsúlyozza, hogy bár hiányos a hálózat, de ez abból adódik, hogy teljesen még nem is alakult ki. Mindemelllett a korabeli bírálatok szerint nem teljesen helytállóak, mert országunk egyoldalú agrárstruktúrájából adódóan az osztrák, illetve a nyugati terményexport jobban szolgálta a gazdasági érdekünket, mint a nyugati piacon velünk konkurens, Délkelet-Európa felé létrehozandó vaspálya.³⁰² A másik az országos érdek. Ennél 1867 cezúrára képez Erdősi szerint, mert előtte erről nem igazán lehetett beszélni. A viszonylagos állami függetlenségünk közepette létrejöttek az országos érdekek érvényesítésének gazdaságpolitikai feltételei. Az állam megalapította a MÁV-ot, és a magánvasutak építésének anyagi támogatását feltételekhez köthette. Erdősi szerint azonban egy ideig nem volt egyértelmű, hogy ez milyen szerkezetben szolgálná a magyar állam érdekeit. A hálózatfejlesztések közül végül nem az alföldi terményeket nyugati irányba szállító vonalak kiépítését támogatták hathatósan, hanem a kormányzat Budapest³⁰³ a Monarchián belül Bécs ellenpólusának kívánta megtenni, ezenfelül európai

302 Erdősi 1987, 46–65.

303 1873-tól Budapest.

metropolisszá történő fejlesztését a közlekedési hálózaton keresztül. Ezt a törekvést tükrözte az állami fővonalak fejlesztése Budapest felé, a megkezdett transzverzális építkezések leállításra, valamint forgalmuknak a főváros felé való terelése is.³⁰⁴

A fejlesztést előremozdító különböző érdekek mellett az is megjegyezendő, hogy a vasút a polgárok életmódjában, a közigazgatásban, a kereskedelemben, az oktatásban és az egészségügy területén is nagy változásokat idézett elő.³⁰⁵

Ezzel egy korszak lezárult a magyar vasúttörténetben, hiszen a kötöttpályás közlekedési eszköz országos jelentőségű, a fő- és az abból kiágazó mellékvonali hálózat hozzávetőlegesen kialakult. A továbbiakban szükség volt nagyobb területi lefedettségre és a helyi igényeket szem előtt tartó lokális vasutakra is, bár ez a korszak feltételei mellett még nem volt gyorsan megvalósítható.

2. 5. A helyiérdekű vasutak kora (1880/1884–1920)

A bécsi tőzsdén „fekete pénteknek” elkeresztelt 1873. május 9-e alapjaiban rengette meg a magyar pénzpiacot is, és közvetve megváltoztatta a magyarországi vasútépítés jellegét. A külföldi befektetők helyett a hazaiak kerültek előtérbe, és a magyar gazdasági életben továbbra is a kötöttpályás közlekedési eszköz létrehozása volt a legstabilabban jövedelmező ágazat.³⁰⁶

Még mielőtt részletesebben taglalnám a helyiérdekű vasutak hálózatának kialakulását, szükséges megemlíteni, hogy 1880 után további fővonalakat is üzembe helyeztek. A legjelentősebb ezek közül a „*Cs. Kir. Szab. Osztrák–Magyar Államvasút-Társaság*” (Osztrák–Magyar Államvasút) „*versenyvonala*”,³⁰⁷ a Dél-Dunántúl és Szlavónia magyar fővárossal való közvetlen összeköttetését biztosító, 1882-ben megnyílt budapest–pécsi vasút,³⁰⁸ de hasonló volt a teljes hosszában 1883-ban átadott budapest–zimonyi vasút is.³⁰⁹ Az 1884-ben üzembe helyezett kelenföld–újszónyi szakaszon keresztül pedig létrejött a Duna jobb partján húzódó közvetlen Budapest és Bécs közötti kapcsolat.³¹⁰ Majdán szerint a nemzeti piac érdekei kerültek előtérbe a vasútépítések tekintetében az 1884-ig terjedő időszakban. A kormány csak a fővárost fejlesztő centrális hálózat részeként vagy nagy gazdasági térségek összekötőjeként funkcionáló fővonalak építésére adott engedélyt. A MÁV megalakulása után egyre inkább nőtt a cég szerepe a vasútvonalak kivitelezésében és azok üzemeltetésében is.³¹¹ Ezt a célt szolgálta az államosítás is, ezzel drasztikusan növelve az állami vasútvonalak hosszát.³¹²

304 Erdősi 1987, 52–53.

305 Majdán 2008, 49.

306 Majdán 1987, 94–95.

307 Filesz 1936, 124.

308 Frisnyák 2001, 80.

309 Frisnyák 2001, 82., Majdán 1987, 99.

310 A budapest–újszónyi vasút megnyitása. In: Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1884. július 13., 82. szám, 688.

311 Majdán 1987, 101.

312 Kerkápoly 1943, 43–44.

Az országos jelentőségű vaspályák kiépülése után, más teljesítőképes közlekedési ágazat hiányában, szükségszerű volt, hogy a fővonalaktól távolabb eső, elzárt, de nem jelentéktelen, közgazdasági értelemben fontos, főként mezőgazdasággal foglalkozó vidékek vasutat kapjanak. Erre a célra kezdték kiépíteni világszerte a fővonalakhoz képest várhatóan kisebb forgalommal és alacsonyabb műszaki színvonallal bíró helyi érdekű vasutakat.³¹³ Fontos tisztán látni a helyi érdekű vasút terminológiáját is. Ez a klasszikus értelmű fogalom nem fedí napjaink HÉV kifejezését. 1880-ban jelenik meg hivatalosan, előtte nem létezett. Előtörténetén a szárny- és mellékvonalak³¹⁴ történetét értem, amilyen értelemben Majdán János is használja a fogalmat a *Helyi érdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon* című monográfiájában. A szerző egy másik tanulmányában úgy fogalmaz, hogy a HÉV-ek „*a fővonalakra történő árufelhordást biztosító, elsősorban állami pénzből épült, másodosztályú vonalak*”.³¹⁵

Ebben az értelemben találunk utalást Széchenyi István *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* című munkájában is az ilyen típusú vonalakra, természetesen nem olyan kiforrott formában, mint az a későbbiekben jelentkezni fog. Ő ezeket a magánipari tevékenységet serkentő „összeköttetési szárnyvonalakként” nevezi.³¹⁶ Majd 1848-ban a XXX., „*a felelős ministerségnek a közlekedés iránti teendőiről*” rendelkező törvényekben meghatározták, hogy hat új vonal létesüljön Pest–Budáról, de ezek vegyék figyelembe a helyi igényeket is.³¹⁷ Ez a törvény intézkedett először Magyarország történelmében ideiglenes jelleggel mellék- és szárnyvonalokról.³¹⁸

Hollán Ernőnek, a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet alapítójának és első elnökének 1865-ben jelent meg az ezzel kapcsolatos, *Magyarország forgalmi szükségletei s a vasútügynek az újabb kifejlődése* címet viselő monográfiája. „*Az utazás kényelmével összekapcsolt időnyerés, a szükségletek könnyített beszerzése s elszállítása, a terményező erők növekedése, a birtok értékének emelkedése, s mindezek következtében a nemzeti közjöllét gyarapodása – ezek azon jelenségek, melyekben a vasút terjedésének jótékony hatása mutatkozik.*”³¹⁹ Ez a bizonyítéka annak, hogy a vasút a nemzetgazdaság ütőerét jelentette. Leírta azt is, hogy nem a gyáraknak és az üzemeknek kell a kötött pálya mellé települniük, hanem „*a vasutaknak kell az iparos székhelyekig előnyomulni. . . Mert minél előbbre halad a világ-útháló kiépítése, annál több oldalpályákat látunk a mellékutakon kiágazni.*”³²⁰ A szerző szerint „*a világforgalommal*” való érintkezés jelenti a gyárak fejlődésének zálogát, de hasonlóan gondolkodik a mezőgazdasági termények szállításával kapcsolatban is. Hollán kutatásaira támaszkodva megállapítja, hogy az országos „*nagy vonalak*” nem tudják kielégíteni az aktuális forgalmi igényeket. Egyetlen módon lehetne javítani a közlekedést: a szárnyvonalak kiépítésével. De leszögezi azt is, hogy nagy kivitelezési költsége nehezé teszi ezek létrehozását, ezért ez

313 Ertl István: A helyi érdekű vasutak gazdaságtörténete. In: Közlekedéstudományi Szemle, 1983, 8. szám (a továbbiakban: Ertl 1983), 367.

314 Majdán 1997, 31–36.

315 Majdán János: A helyi érdekű vasutak kiépülése a Felvidéken. In: Majdán János: Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Főiskola Kiadó, 2010. (A továbbiakban: Majdán 2010) (Eredetileg megjelent: Frisnyák Sándor (szerk.): A Felvidék történeti földrajza. Nyíregyháza, 1998, 503–517.) (A továbbiakban: Majdán 1998) 65.

316 Széchenyi 1987.

317 1848. évi XXX., *a felelős ministerségnek a közlekedés iránti teendőiről* szóló törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5298>, 2011. 07. 27., 8:04.

318 Majdán 1997, 37.

319 Hollán 1864, 1.

320 I. m. 1–2.

esetben „a kisebb forgalomnak oly szállítási eszközökre van szüksége, melyek a helyi forgalmi viszonyokhoz alkalmazva, kevesebb költségbe kerülnek.”³²¹ Végül kijelenti, hogy szükségszerű lenne tapasztalt külföldi szakemberek véleményére is támaszkodni az „olcsó, másodrendű vagy mellék-pályák” megépítése tekintetében. Hollán a skót példából kiindulva próbálja meg a magyar viszonyokra adaptálni a vasútnak e formáját. Ennek előnye a költséghatékonyabb kivitelezés, félreesőbb terület bekapcsolódása a közlekedés vérkeringésébe, és nem utolsósorban ez „gazdagabb forgalmat fog a nagy vonalra közvetíteni”.³²² Nem sokkal később jelent meg *A hazánkban eddig vasútpálya nélkül lévő vidékeket, mi módon lehetne olcsó vasutakkal ellátni* című tanulmánya is. E helyütt megfogalmazza, hogy „a railways occonimics mintájára készült vasutak, alkalmas módokat nyújtanak arra nézve, hogy hazánkban a közlekedési főerekhez vezető mellékutakat javítsuk, s forgalmi szükségleteinkhez képest vasutakká alakítsuk”.³²³ Hollán Ernő tehát egyértelműen a vicinális vasutak mellett érvelt, de azt is leszögezte, hogy a Skóciában és Franciaországban tapasztalt modellt a hazai viszonyokhoz kell kompatibilissé tenni. Először is azt saját forgalmi szükségleteinkhez kell igazítani, másrészt „a magyar vasutakat olcsón és takarékosan kell kiállítani”. Nem mellékesen a másodrendű vonalak az egyes vidékek érdekében épülnek, és a szerző szerint minden bizonnyal a helybeliek (ez alatt főként a földbirtokosokat, községbelieket, iparvállalat- és gyártulajdonosokat, ill. a nagy vasúti társaságokat érti) fogják megépíteni ezeket, hiszen hasznot húzhatnak a kötöttpályás közlekedési eszközökből. Mindazonáltal szükségeltetik egy építési rendszabály megalkotása is.³²⁴ Végül Hollán *Az olcsó vasutak tárgyában kiküldött bizottmány munkálata* című tanulmánya említhető. Ebben a szakember az olcsó vasutakkal kapcsolatban az Országos Magyar Gazdasági Egyesület Közgazdasági Szakosztálya elé terjesztett véleményét publikálta 1865-ben. A munka részletesen bemutatja a másod- és harmadrendű vasutak létrehozásához szükséges társaságok jogait, kötelezettségeit, az államtól kapott szubvenciót, az al- és felépítmények technikai paramétereit, majd a szükségszerűen megépítendő vonalakat veszi sorra és azok megépítésének feltételeit is taglalja.³²⁵ Ebből megállapítható, hogy már az 1860-as években felvetődik a mellékvonalak megépítésének szükségessége. Hollán Ernő volt ennek az egyik legkorábbi zászlóvivője, de az igazi áttörés e tárgyban csak később fog jelentkezni.

Az országgyűlés 1868-ban jóváhagyta az ideiglenes vasút-engedélyező rendeletét. Ez kimondta, hogy magánhasználatra vagy saját területen való vasút létesítéséhez egyszerű építési engedély szükséges. Ennek a megadása a szakértői vélemények után a kormány kompetenciája.³²⁶ „Oly vaspálya építésére ellenben, melynek rendeltetése az, hogy nyilvános személy- és áruszállító eszközképp szolgáljon, vagy mely valamely országot bármilyenű vaspályává átalakítandó, a kormányhatóság részéről különös engedély szükséges, még az előmunkálatokra, magának a pályának, s az ahhoz tartozó épületek előállítására.”³²⁷ Ezzel

321 I. m. 27.

322 I. m. 3., 15., 28., 80.

323 Hollán 1865/A, 39.

324 I. m. 35–47.

325 Hollán 1865/B, 314. füzet, 313–356.

326 88. *A m. kir. közmunka és közlekedési minisztériumnak 1868. évi július hó 8-án kelt rendelete, a magyar korona területén létező mindennemű magán vaspályák építésére szükséges engedélyek tárgyában*. In: Magyarországai rendeletek tára. Második folyam, 1868, Pest, Ráth Mór, é. n. 247., Dobiecki 1893, 13.

327 Dobiecki 1893, 13.

bárki számára lehetővé vált – megfelelő feltételek mellett – egy-egy új vasút megalapítása. Haich Károly m. kir. udvari tanácsos, a későbbi GYSEV vezérigazgatója monográfiájában megemlíti, hogy 1870-ben Magyarországon az Osztrák–Magyar Államvasút által kiépített olcsó mellékvonalak hozzájárultak ahhoz, hogy a helyi érdekű vasút hazánkban meghonosodjon. Ilyenek a Valkányt Perjámossal összekötő, az 1874-ben átadott vojtek–németbogsáni, tótmegyer–nagysurány–nyitrai szakaszok, végül a MÁV kezelésébe került „*Gömöri iparvasutak*” is.³²⁸

Emellett megemlíthető az arad–körösvölgyi vasút létrejötte is. E helyütt az 1860-as években felmerült egy vonal létrehozásának az ötlete. A mozgalom élharcosa, Atzél Péter birtokos Arad megyében szinte mindenkit meggyőzött terve támogatásáról. Ez az 1870-es években realizálódott is. Külföldi mérnökök is bekapcsolódtak a munkálatba, és emiatt az összegek óriásira rúgtak, de ezt Atzélék nem tudták teljesíteni. Ekkor, 1873-ban került kapcsolatba Atzél Boros Béni mérnökkel. Az ő tervei nyomán végre a helybeliek elérhető közelségben láthatták a hőn áhított vonalukat. Atzélék e dokumentumokat a kormányhoz benyújtották és 1875-ben-ben a XLIV., az *Arad–körösvölgyi II-rendű vasút kiépítése tárgyában*³²⁹ című törvénycikk elfogadásával egyúttal az engedélyokiratot is megkapták tervezetükkel kapcsolatban.³³⁰ A pálya építésénél minden érintett település, ipartelep és magángazda érdekeit szem előtt tartották. Ezzel érték el, hogy a lokális kötődésű embereket is érdekeltté tegyék a vasútépítésben, és egyúttal anyagi támogatásukat is elnyerjék.³³¹ Ilyenre korábban nem volt példa még Magyarországon.

Áttörést az 1880. évi XXXI. *a helyi érdekű vasutakról* szóló törvénycikk eredményezett. E vasutak célja, „*hogy az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfelelőjenek*”. Emellett pontosan leírták az engedélyezési eljárás menetét, a vasutak jogait és kötelezettségeit.³³² Ezt egészítette ki először egy 1886. évi szabályrendelet, mely arról intézkedett, hogy „*a vasútengedélyezési tárgyalások csak az előzetesen foganatosított közigazgatási bejárások után fognak megtartatni, amidőn a közmunka- és közlekedésügyi miniszter már birtokában leend az ezen tárgyalások céljaira szükséges kimerítő adatoknak és ismerendi az összes érdekelttek kívánalmait is.*”³³³ Ezután a korábbi törvény további tartalommal bővült 1888-ban a IV., *a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről*³³⁴ című rendelkezéssel. A helyi érdekű vonalak az intézkedések következtében gomba módra szaporodtak Magyarországon, újra fellendítve a hazai vasútépítkezéseket.³³⁵ A hálózat

328 Haich 1910, 10.

329 1875. évi XLIV., az *Arad–körösvölgyi II-rendű vasút kiépítése tárgyában* című törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5699>, 2011. 07. 27., 9:05.

330 Haich 1910, 10.

331 Majdán, 129.

332 1880. évi XXXI. *a helyi érdekű vasutakról* szóló törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5922>, 2011. 07. 27., 10:21.

333 55. *A közmunka és közlekedésügyi m. kir. miniszternek, 40,003/1885. számú szabályrendelete, a gőzmozdonyú vasutak tervezése és építése tárgyában*. In: Magyarországi rendeletek tára. Huszadik folyam, 1886, Bp., M. Kir. Belügyminisztérium, é. n., 252., Dobiecki 1893, 16.

334 1888. évi IV., *a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről* szóló törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6282>, 2011. 07. 27., 10:56.

335 Ertl 1983, 367.

bővítése indokolt volt, hiszen az ország kötöttpályás vonallal való ellátottsága a hazai adottságokhoz és a nyugati államokhoz képest eléggé alacsony szinten mozgott.³³⁶ Ezek finanszírozását a hazai nagybankok és a német tőke bevonásával sikerült megoldani.³³⁷

Kállay Béni politikusnak 1881-ben jelent meg a helyi érdekű vasutakkal foglalkozó monográfiája. A szerző az ilyen típusú vonalakat „*vidéki vasutaknak*” hívja, de ez nem a vasutak technikai és forgalmi szempontból történő osztályozására vonatkozik, hanem a kedvezőtlen közgazdasági és pénzügyi viszonyok között is gyors és jelentős vasúti építkezést eredményező módot jelent. Kiépítésüket Kállay rendkívül fontosnak tartja, hiszen szerinte az ország minél több vidékét kellene bekapcsolni a közlekedési vérkeringésbe. Ennek következtében élénkülne a belföldi árucseré, növekedne a termelés és a fogyasztás, végül külföldre nagyobb mennyiségben és rövidebb idő alatt jutnának el a terményeink. Ez utóbbi azért bír nagy jelentőséggel, mert USA, Ausztrália, Oroszország és Románia az 1880-as években komoly vetélytársnak számított már a Nyugat-Európába irányuló exportot tekintve, és Bulgária is hasonló szerepre törekedett.³³⁸

Érdeemes megvizsgálni a HÉV-ek létesítésekor lejátszódó engedélyezési folyamatot. Barthos Andor *Magyar vasuti jog taglalata* című munkája tökéletesen illusztrálja az állam szerepét a vasútépítésben: „*Az államnak elsőrendű föladata, hogy mindazokat a tényezőket, melyek a közgazdasági élet fejlődésére döntős hatással vannak, szigorú ellenőrzése alá vonja, s a mennyiben a fejlődés föltételeit az egyes már megszerezni nem képes, ezeket az összesség szervezetét képező állam szolgáltatassa.*”³³⁹ Ebből a citátumból kiderül, hogy az állam mintegy szükségszerűen felügyeli, és ha kell, beleavatkozik a vasútépítésbe. A vicinálisokon való előmunkálatok végeztetéséhez elengedhetetlen egy ún. előmunkálati engedély. Ezt a közmunka- és közlekedésügyi, majd 1889-től a kereskedelemügyi minisztertől³⁴⁰ kell kérvényezni, és bárki megkaphatja az országgyűlési képviselőknél és köztisztviselőknél kívül, aki e kérvényét benyújtja egy, a vonalat ábrázoló térképpel együtt. A döntés természetesen a miniszter kezében van. Ő saját belátása szerint hozhatja azt meg, és egy évre és többszöri évenkénti hosszabbítással adhatja meg.³⁴¹ Ezután az általános és a bejárású terv bemutatása következik, majd az engedélyes a vonal közigazgatási bejárását kérelmezheti. A műszaki művelet megtörténtét követően a miniszter beutaztatja egy szakavatott csoporttal a vonalat, és ha „*a helyszíni vizsgálat kielégítő eredménnyel jár*”, elrendeli az összes érdekelt részvételével a tényleges bejárást. Itt megállapítják, hogy a vonal nem sért-e köz- vagy magánérdeket, nem zavar-e közlekedési útvonalat vagy vízfolyásokat. A miniszter elrendelheti az e helyütt jegyzőkönyvbe foglalt kiegészítések és óhajok után az engedélyestől a költségvetés pontos megadását. Az engedélyesnek a pénzügyi alapozásra is előterjesztést kellett tennie, ahol a vonal megépítéséhez szükséges hozzájárulásokat, állami támogatásokat és segélyeket kellett kimutatnia. A tényleges építési tőke 35%-át törzsrészcikkkel lehetett összeszedni. Ennek 30%-át eredetileg készpénzben

336 Horváth Ferenc: A magyar vasút 100 évvel ezelőtt. In: Közlekedéstudományi Szemle, 1990, 7. szám, 329.

337 Kóvér 1982, 78.

338 Kállay 1881, 8–9., 26.

339 Barthos 1909, 15.

340 A Földművelés-, Ipari- és Kereskedelemügyi Minisztériumot 1889. június 15-én kettéválasztották egy Földművelésügyi és egy Kereskedelemügyi Minisztériummá. Az utóbbiba integrálták a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumot ugyanekkor.

341 Haich 1910, 72.

kellett befizetni, majd 1888-tól részvények jegyzésével vállalhatták az érdekeltek. Az egyharmadnyi törzsrészvény³⁴² összegébe beleszámították a postai és katonai szállításért kapott kincstári támogatást, a falvak, városok és megyék közmunkaalapjaira felvett és törzsrészvények jegyzésére fordított pénzeket. E részvények hosszú távú befektetéseket jelentettek, és biztosították a vállalat működéséhez szükséges alapot. A helyiérdekű vasutak esetében leggyakrabban a vonal mentén gazdálkodók, az országban élő befektetők, az érintett települések, az érdekelt vármegyék jegyezték ezeket.³⁴³ A vicinálisok tényleges építési tőkéjének fennmaradó 65%-át általában elsőbbségi részvényekkel³⁴⁴ fedezték.³⁴⁵ Ezek az elsőbbségi részvények képezték a bankok finanszírozási tevékenységének alapját, mivel a pénzügyet ezeket vagy tulajdonul vette meg, vagy kézzizalagra nyújtott kölcsön alakjában folyósította a vasútépítésre szolgáló tőkét.³⁴⁶ Ebből látható, hogy a vasutak rendszerint „kölcsönpénzből” létesültek.³⁴⁷ A magyarországi vasútépítés kezdeti fázisában általában a francia és az osztrák–német tőkések és pénzügyetek voltak érdekeltek.³⁴⁸ A helyiérdekű vasutak esetében a finanszírozást azonban leginkább országos hálózattal rendelkező bankok, illetve takarékpénztárak folytatták le.³⁴⁹ A tervezett költségvetés összeállítása után lehet kérvényezni a vonal engedélyezési tárgyalásra való bocsátását. A „*műszaki osztály*” költségvetési átvizsgálását követően a miniszter összehívja az engedélyezési feltételeket megállapító „állandó vasútengedélyezési bizottságot”. Ezek nyilvánosságra hozása és tudomásulvétele után a miniszter az „*engedélyezési biztosítékot*”, az építési tőke 5%-át kéri az építetettől, majd kérvényezhető az illető helyiérdekű vasút engedélyezése. Az eljárás ezt követően a miniszteri tanács előtt folytatódik. Ennek a beleegyezésével ez felterjesztés formájában a királyhoz kerül előzetes aláírásra. Végül az törvényjavaslat formájában az országgyűlés elé kerül, melynek kedvező döntését követően a kereskedelemügyi miniszter kibocsáthatja az engedélyokiratot. Ez magában foglalja a vasút nevét vagy a testület pontos megnevezését, kimondja, hogy a pálya építésére és üzleti berendezésére az okmányhoz csatolt feltételek mérvadók, és a miniszter engedélyezhet kivételes esetekben ezektől való eltérést. Tartalmazza emellett az építési terv miniszterhez való benyújtásának határidejét, aki ennek nyomán az engedélyt kiadja. Meghatározza a vasút építésének befejezési időpontját, az építési tényleges tőkét, míg a névleges összegét a miniszterrel egyetértve kell megállapítani. Előírnyozza, hogy minden építési anyagot belföldről kell beszerezni – ezzel is támogatva a hazai ipart –, továbbá rendelkezik az építési biztosíték pénzbeli mértékéről a későbbi pótlólagos egyéb munkák elvégzéséhez, a menet- és szállítási díjakról, a postaszállítási kötelezettségről, a távírda, távbeszélő és biztosítóberendezések megépítéséről, a három hónapon belül történő részvénytársaság alapításáról, az állam háramlási jogáról és a vonal folyamatos szinten való tartásáról. Az engedélyes az ennek nyomán elkészült terv bemutatását követően kérvényezheti az építési engedély kibocsátá-

342 A törzsrészvény a részvények egyik alapfajtája. Tulajdonosát osztalékból való részesedésre, illetve szavazásra jogosítja fel. A tőzsdei forgalom nagy részét törzsrészvényekkel bonyolítják. A törzsrészvényesek a mindenkor évi jövedelemből tarthatnak számat előre ki nem kötött vagy biztosított osztaléokra. In: Maurer 1910, 27.

343 Majdán 1997, 93.

344 Az elsőbbségi részvények névre szóló részvények, a törzsrészvénnyel szemben meghatározott előnyt biztosítanak, így például birtokosaik 5-6%-os osztalékra számíthatnak. In: Maurer 1910, 27.

345 Dobiecki 1987, 134.

346 A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank százéves története. 1841–1941. Bp., k. n., 1941, 103.

347 Maurer 1910, 26.

348 Pogány 1980, 25.

349 Majdán 1997, 99.

sát. Ennek átvétele után megindul a vasút számára szükséges földek kisajátítási eljárása. Az építés befejezésekor az újonnan alapított részvénytársaság a vonal műtanrendőri bejárását kezdeményezheti. Ez az eljárás vizsgálja, hogy megfelel-e a vonal a kötelező előírásoknak. Ha itt nem merülnek fel aggályok és problémák, akkor a bejárás vezetője a minisztertől nyert felhatalmazása alapján élő szóval megadja az engedélyt, majd a felettese ezt írásban is rögzíti. Ezt a pálya megnyitása, és röviddel azután annak műszaki felülvizsgálata követi, ahol jegyzőkönyv készül az esetleges pótlásokról. Az utó-felülvizsgálatot és a telekkönyvi átvezetéseket követően a miniszter a még lététben tartott építési biztosítékot is visszautalja, és a vicinális építést teljesen befejezettnek nyilvánítja.³⁵⁰ Látható tehát, hogy milyen procedúra előzte meg egy helyi érdekű vasút tényleges megépítését és üzembe helyezését 1880 után. A vicinálisok létrehozását engedélyező törvények serkentőleg hatottak a hazai vasútépítésre, hiszen könnyítettek a korábbi engedélyezési eljáráson.

A törvényi szabályozás után ugrásszerűen nőtt a vonalak hossza a vicinálisok könnyen szervezhető kivitelezése okán, de az „*olcsó vasutak*” sok helyütt kanyargós pályavezetést eredményeztek, mert a vállalatok és a mezőgazdasági központok érdekeit nem lehetett figyelmen kívül hagyni, ezért számos esetben egy-egy település nem kapott állomást. Emellett megemlíthető, hogy a „*vasúttól való rettegés*” is elősegítette ezt a tendenciát, hiszen sok helyen a parasztgazdák birtokaikat, állataikat féltették, míg a városi polgárok ódzkodtak az új közlekedési eszköztől, annak később ismerték csak fel előnyeit.³⁵¹ Ahol viszont kiépült a vasút, ott számtalan előnnyel kecsegtetett. Mózes Mihály az erdélyi vasút regionális fejlődésre gyakorolt hatásait vizsgálta egy tanulmányában, és arra a következtetésre jutott, hogy a kötöttpályás közlekedési eszköz megteremtése elősegítette a gazdaság fellendülését és a modernizáció felgyorsulását a bekapcsolt területeken. Több konkrét okot is megjelölt, így például, hogy a vasútépítés munkaalkalmakat teremtett, és ennek hatására a bérek átlagosan emelkedtek. Továbbá meggyorsult a migráció a pálya mentén, szívóhatást gyakorolt a kivitelezés az iparra, és így növekedett a vas- és az acéltermelés, vagongyárak alakultak és egy sor iparág indult fejlődésnek. Megváltozott a belső piac mechanizmusa is, hiszen a városokban és környékükön kiépülő gyárak és üzemek inntól messze vidékeken vagy akár országosan is forgalomba hozhatták áruikat, így konkurenciaharcot és egészségesebb belső piacot teremtve.³⁵²

Ebben a korszakban került reflektorfénybe Baross Gábor (1848–1892) tevékenysége, aki először államtitkárként, majd miniszterként nagy eréllyel irányította a közlekedés fejlesztését.³⁵³ Főbb intézkedései közé tartozik a vasúti szállítás tarifáinak teljes megváltoztatása, az ún. zónatarifa bevezetése (nem kilométerenként, hanem szakaszonként szabta meg a viteldíjakat).³⁵⁴ Másik érdeme, hogy a korábbi deficites MÁV a kincstárba

350 Haich 1910, 73–81.

351 Majdán 1987, 131–135.

352 Mózes Mihály: A vasút, mint a regionális fejlődés tényezője Erdély dualizmus kori történetében. In: Gebei Sándor (szerk.): „Emberek és eszmék...” Tanulmánykötet Vadász Sándor 70. születésnapjára. Eger, EKF TTI, 2001, 294–295.

353 Czére 1994, 86.

354 Majdán János: Baross Gábor győri tevékenysége. In: Majdán János: Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Főiskola Kiadó, 2010. (Eredetileg megjelent: Győri Tanulmányok, 1994/14–15., 43–71.) (A továbbiakban: Majdán 1994) 97.

befizető céggé változott, illetve Győr neki is köszönhetően vált prosperáló várossá,³⁵⁵ hiszen a település a Bécs–Trieszt vonal megnyitását követően elveszítette korábbi összegyűjtő és elosztó jellegét. Ebből a kiutat a gazdasági modellváltás jelenthette csak. Ezt a győri elit mértékadó körei az 1880-as évektől egy gyáralapítási hullámmal megkezdték. Emellett a helyi vállalkozók kezdeményező szerepe is igen jelentős volt, így Győr – Barossnak is köszönhetően – a 19. század végére fellendülő ipari várossá fejlődött.³⁵⁶ A „vasminiszternek” nevezett Baross a korábban elkezdett államosítást miniszteri ténykedésének 1886-os kezdetétől még gyorsabb ütemben folytatta. Az Osztrák Államvasutak hazai vonalait is saját kezelésbe kívánta venni, és elérte azt, hogy a vállalat az Osztrák–Magyar Államvasutak nevet vegye fel és Budapestre helyezze az országban működő vonalak igazgatását.³⁵⁷ Halála előtt nem sokkal, 1891-ben befejeződött a nagy államosítási hullám. Ezt követően a MÁV rendelkezett hazánkban a leghosszabb vonalhálózattal, és ezzel egyúttal a vasúti közlekedés terén az irányító szerep is az állami társaságnál összpontosult. A MÁV vonalainak hossza 1891-re 7411 kilométer lett, míg a magánvasutak 1322 kilométerrel, a HÉV-ek pedig 2944 kilométerrel rendelkeztek.³⁵⁸ Baross halála után sem állt meg a fejlődés, a vasút lett a gazdaság legdinamikusabban növekedő ága. Fejlődésének mértéke több nyugati országénál is nagyobb volt.³⁵⁹

A folytonos fejlődés azonban nem jelenti azt, hogy nem mutatkoztak kisebb-nagyobb hullámvölgyek, illetve problémák. Az 1890-es évek második felére beállt a HÉV-ek építésében egy stagnáló állapot. Ezután rögvest napvilágot láttak a különböző közigazgatási és mérnöki társaságok kritikái.³⁶⁰ Dobiecki Sándor miniszteri tanácsos 1896-ban az I. Országos Magyar Technikus Kongresszus Vasúti Szakosztálya előtt a *Helyiérdekű vasutakra vonatkozó törvények módosításáról* előadott tanulmányában arra hívta fel a figyelmet, hogy az „olcsó vasutak” csak akkor „felelnek meg a hivatásuknak”, ha azokat a tulajdonosuk kezeli, ezzel önálló üzemkezelésre kényszerítve őket. A probléma forrása a szerző szerint, hogy a vasutak építési költségei annak ellenére, hogy az építési anyagok nem drágultak, magasabbak lettek. Legnagyobb hiányosság ugyanakkor az, hogy „mi csak kapta szerint építünk”, így „nehézkés kezelésű és a helyi szükségletekhez sem alkalmazkodó II-od vagy ha jobban tetszik III-ad rangú vasutakat építünk”.³⁶¹ Nem készül engedélyezést megelőző tanulmány ezek esetében. A cél az lenne, hogy „az alapításkor az egész összetartozó vidék szükségleteinek lehetőleg egységes kielégítésére kell törekednünk”.³⁶² Dobiecki törekvése, hogy a korábbi törvények végrehajtását így módosítsák, ezzel a fejlődésük előtt annak gátjait lebontsák.³⁶³ A javaslat nem talált süket fülekre, hiszen a Kongresszusnak a *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Héti Értesítőjében* még ugyanezen évben egy, a miniszterelnökhöz és a pénz- és kereskedelemügyi miniszterhez címzett felirata jelent meg, ahol a Dobiecki által megjelölt problémákat tudatták az illetékesekkel, illetve kérték azok

355 Majdán 1994. 99., 106.

356 Szakál Gyula: Győr, a modellváltó város 1867–1918. In: Győri Tanulmányok, 2011, 33. szám, 26–29.

357 Czére 1989, 103

358 Kerkápoly 1943, 43–44.

359 Czére 1994, 86.

360 Lukács Lipót: A helyiérdekű vasutak reformja. In: Vasúti és Hajózási Hetilap, 1903. június 3., 24. szám (a továbbiakban: Lukács 1903), 221.

361 Dobiecki 1897, 10.

362 I. m. 13.

363 Dobiecki 1897, 1–20.

megfontolását és esetleges törvénybe iktatását.³⁶⁴ Ezt követően szinte nem volt olyan szakegyesület és szakember, aki ne foglalkozott volna a kérdéssel ez idő tájt.³⁶⁵ Rózsa Károly az Egylet 1899. március 22-én tartott szakülésén felszólalásában a HÉV-ek fővonalakra gyakorolt kedvező hatásait ecsetelte, várva azok építésének könnyítését az új kormánytól.³⁶⁶ A közvélemény várakozása is nagy volt a kereskedelemügyi miniszter törvényjavaslatával kapcsolatban, aki ígéretet is tett a képviselőháznak annak előterjesztésére, de az 1902-ig sem került a döntéshozók elé.³⁶⁷ Ennek ékes tanúbizonysága, hogy Dobai Aurél 1901-ben publikálta tanulmányát *Helyi érdekű vasutaink* címmel. A szerző Hegedűs Sándor³⁶⁸ akkori minisztert kritizálta, mondván, a megígért törvényi revíziót mindaddig nem teljesítette. Ő közgazdasági alapon közelítette meg a kérdést, konklúziója: egy kizárólag a helyiérdekű vasutak ügyével foglalkozó pénzügyi intézet alapítása.³⁶⁹ E tárgy megvitatása miatt összeült a II. Magyar Technikai Kongresszus is. Itt Hieronymi Károly későbbi miniszter felszólalásában, melynek alapkoncepcióját a Mérnök-egylet egy 1900-ban megjelent emlékiratban fektette le,³⁷⁰ a helyiérdekű vasutak építésében beállt stagnálás okára hívta fel a figyelmet. Szerinte semmi változás nem történt ez irányban, hanem az utóbb épült vicinálisok rentabilitása elmaradt az elvárttól. Hieronymi koncepciója: az engedélyezési eljárás egyszerűsítése, az építésre és a vontatásra vonatkozó korlátozás a lehető legcsekélyebb legyen, a díjszabást és a szállítási üzletet teljes mértékben a vasútra bízzák és a gazdasági vasutakra további kedvezmények előirányzása.³⁷¹ Ezzel még nem fejeződött be a vita, hiszen Török Ernő vasútépítő vállalkozó is tudatta véleményét mindenkivel „*Helyiérdekű vasutainkról*” című röpiratában. Török, Mylius álnéven publikálta meglehetősen kritikus hangvételű írását, aki a „*silány üzleteredmények*”³⁷² kezelésére az alábbi megoldási javaslatokat sorakoztatta fel: a túlzott műszaki követelmények csökkentése, elkerülendő a HÉV-ek „*megsarcoslása*”, az üzletkezelés gazdaságossági alapon történő módosítása, a várható üzleti felesleget kötvénykibocsátásra alkalmas módon biztosítsák a MÁV részéről és a keskeny nyomtávolságú vicinálisok azonos elbánásban részesüljenek a normál módozatúval.³⁷³ Török nem feltétlenül kívánt új törvényeket, sokkal inkább a meglévő szabályozások alapján az üzletkezelési szabványszerződés átalakítását.³⁷⁴ Ezután a Magyar Bánya- és Kohóvállalatok Egyesületének elnöksége is átnyújtotta a kereskedelemügyi miniszternek a tervezetét. A stagnálás okaként a lokális vasutak alacsony jövedelmezőségét jelölték meg. Megoldásként többek között a műszaki követelmények csökkentését, az üzletkezelés gazdaságosabbá és a pénzbeszerzés olcsóbbá tételét jelölték meg.³⁷⁵ A minisztériumból érkező nem éppen kedvező válasz után a Mérnök-egylet egy delegációt állított fel az illetékesek elé terjesztendő emlékirat megírása céljából. Ennek tagjai között volt többek között Dobiecki Sándor és Török Emil is. A dokumentum négy fő egységből állt: az elsöben az

364 A helyiérdekű vasutak. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője, 1897. december 12., 39. szám, 219–221.

365 Lukács 1903, 221.

366 Rózsa 1899, 193.

367 Lukács 1903, 221.

368 Kereskedelemügyi miniszter 1899. február 26. és 1902. március 4. között.

369 Dobai 1901, 3., 58–59.

370 Hieronymi–Mihályfi 1900, 1–18.

371 Lukács 1903, 223., Hieronymi 1902, 3–56.

372 Mylius 1902, 5.

373 Lukács Lipót: A helyiérdekű vasutak reformja. In: Vasúti és Hajózási Hetilap, 1903. június 20., 25. szám, 229., Mylius 1902, 20–26.

374 Mylius 1902, 34.

375 Lukács Lipót: A helyiérdekű vasutak reformja. In: Vasúti és Hajózási Hetilap, 1903. június 27., 26. szám (a továbbiakban: Lukács 1903), 237.

állami támogatásról, a postai hozzájárulásról és a szállítási adókedvezményről esik szó.³⁷⁶ A második a vicinálisok építésénél végrehajtandó reformokat tartalmazta. A harmadik rész az építkezéssel összefüggő kérdéseket,³⁷⁷ míg a negyedik a HÉV-ek kedvezményeit és engedélyezésüket boncolgatta.³⁷⁸ Hieronymi Károlynak³⁷⁹ az 1903. november 3-ai kereskedelemügyi magyar királyi miniszterrel való kinevezése után fordulat állt be az ügyben. A vicinálisok korábbi legagilisabb szószólója előadta koncepcióját: az országnak még sok „*olcsó vasútra*” van szüksége, ennek érdekében a kötöttpályás közlekedési hálózat kiépítésének költségeit jelentős mértékben kell redukálni. A miniszter már részletesebben taglalt programja vált irányadóvá a vasútfejlesztéseket tekintve, melyben újszerűséget az „*alacsonyabb rendű gazdasági vasutak*” jelentettek. Ezeket kivették a gőzüzemű vasutakat szabályozandó törvények alól, ezzel biztosítva önállóságot számukra, még inkább ösztönözve az építtetőket és üzemeltetőket.³⁸⁰ A vicinálisépítési válság 1905 és 1906 között tetőzött, amikor jóformán alig adtak át ilyen jellegű vasutat a forgalomnak.³⁸¹ Így az 1900-as évek első évtizedének második felében is jelentek meg fontosabb publikációk e tárgyban. Barthalos István zalalövői birtokos, ügyvéd, a Körmen–muraszombati HÉV előmunkálati engedélyese *A helyi érdekű vasútról* címmel publikálta újszerű javaslatát. Szerinte ebben a válságos periódusban a megoldás „*a helyi érdekű vasutak tervszerű megállapítása, bizonyos távolságon belül kilométer távolsági fokozatban a kötelező hozzájárulás és végre az elsőbbségi kötvények minimális kamatjának állami garantálása*”³⁸² lehetne”.³⁸³ Ezzel megkönnyítenék e közlekedési eszközzel még nem rendelkező területek vasúthoz való jutását abban az esetben, ha a helyi társadalom nem hajlandó vállalni ennek anyagi vonzatát. Kiemelte ezenkívül azt a problémát, hogy a HÉV-ek vonalvezetésénél a legfőbb szempontok között az szerepelt, hogy a nagybirtokosok, gyárosok, vármegyék, városok és nagyközségek milyen áldozatot voltak képesek meghozni a vasút létesítése érdekében. Így „*sohasem az abszolút helyes irány, hanem a törzsrésztvényeknek valamely irányban minél nagyobb versenye volt a lökő erő egy vasút irányára és így születtek azután meg a közérdek-ellenesen is nagyon görbe vasutak*”³⁸⁴ Török (Mylius) „*Vicináliák a jövőben. Észrevételek az alsóbbrendű vasutakról szóló törvény tervezetéhez*” címmel adta közre újabb, a korábbi koncepcióját bővebben fejtegető írását 1908-ban.³⁸⁵

376 A helyi érdekű vasútügynek a föllendítése. Egyesületünk emlékirata a kereskedelemügyi miniszterhez. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője, 1903. július 19., 23. szám, 158–159., augusztus 2., 24. szám, 163–165.

377 I. m. augusztus 2., 24. szám, 165–167.

378 Lukács 1903, 238., A helyi érdekű vasútügynek föllendítése. Egyesületünk emlékirata a kereskedelemügyi miniszterhez. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője, 1903. augusztus 9., 25. szám, 173.

379 Hieronymi Károly (1836–1911) mérnök, miniszter. Az első Wekerle-kormányban belügyminiszter volt 1882. november 19-től 1895. január 15-ig, 1895-ben a Magyar Agrár- és Járulékbank elnöke. 1903. november 3. és 1905. június 18., majd 1910. január 10. és 1911. május 4. között kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet igazgatója, titkára és tíz évig alelnöke. In: Urbán 1984, 314.

380 Lukács Lipót: A helyi érdekű vasutak reformja. In: Vasúti és Hajózási Hetilap, 1903. december 10., 50. szám, 437–438.

381 Csikós Mihály: A magyar vasutak századforduló utáni fejlődésének gazdasági és politikai háttere. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet. 1900-tól 1914-ig. IV. kötet, Bp., MÁV Rt., 1996 (a továbbiakban: Csikós 1996), 73.

382 Ennek a lényege, hogy Barthalos a helyi érdekű vasutak finanszírozására is kiterjesztené az állami kamatgaranciát. Ez úgy nézne ki, hogy az építtetőnek 35–40%-os törzsrésztvényt kellene összegyűjtenie, amihez jön az állami segély, de a 60–65%-os elsőbbségi résztvények jegyzése után annak minimális kamatját az állam vállalná magára. In: Barthalos István: A helyi érdekű vasutakról. Pápa, Főiskolai Könyvnyomda, 1906 (a továbbiakban: Barthalos 1906), 8–9.

383 I. m. 10.

384 Barthalos 1906, 2–10.

385 Mylius 1908.

Az egész magyar vasútépítést érintő krízis feloldásában nagy szerepet játszott az aktuális kormányok által megszavazott szubvenció, hiszen a MÁV az 1900. évi XV.³⁸⁶ törvénytől kezdődően 1901-ben,³⁸⁷ 1904-ben,³⁸⁸ 1907-ben,³⁸⁹ 1908-ban³⁹⁰ és 1914–15-ben is folyamatosan kapott hitelt és támogatást, de a helyiérdekű vasutak segélyezésére is évente 1.300.000 koronát³⁹¹ biztosítottak.³⁹²

év	utasszám (fő)	év	teheráru (tonna)
1881	10 213 333	1881	13964005
1884	13 393 038	1884	18699470
1887	13 446 225	1887	20875478
1890	22 161 272	1890	25688274
1893	45 581 673	1893	34933892
1896	57 452 841	1896	34905264
1899	61 581 000	1899	39933000
1903	72 423 000	1903	46424000
1906	96 079 000	1906	55778000
1909	124 234 000	1909	66896000
1913	166 097 000	1913	87175000

5., 6. ábra: A hazai vasutak személy- és teheráruforgalma 1881 és 1913 között.
Forrás: Majdán 1987, 164–165.

A helyiérdekű vasutak építése e rövid stagnáló periódus után is folytatódott, és ez a tendencia mutatkozott egészen 1914-ig. Az állami érdekeltségű vonalak esetében is volt olyan, ahol ebben az időszakban indult meg a forgalom, így például a Székely körvasúton és a Balaton-vidéki vonalon. E pályákat az állam térségfejlesztési célból építette ki, mivel a magán- és a helyi tőke periférikusnak és nem rentábilisnak ítélte a leendő vállalkozásokat. Ezzel nemzetgazdasági szempontból a közlekedésben hátrányos térségek ellátását oldották meg.³⁹³ Az adatok is tükrözik a vasút térhódítását: a kiegyezést követően az 1880-as évektől az első világháborúig tartó korszakban a vasúton utazók száma 16-szorosára, azaz 166 millió főre emelkedett, míg a szállított áru mennyisége 6-szor lett több, azaz 87 millió tonnát tett ki (LÁSD: 5., 6. ÁBRA).³⁹⁴ A „vasszekér” lett a távolsági utas- és áruszállítás általános eszköze.³⁹⁵ Katus László egy tanulmányában a 19. századi Magyarországon a „szállítási forradalmaként” aposztrofálja a vasút ilyen nagymértékű elterjedését. Véleménye

386 1900. évi XV. az 1886: *XXIX.*, az 1889: *XXXVIII.* és az 1892: *XXIX.* törvények módosításáról és kiegészítéséről szóló törvények. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=2&k=4&f=6779¶m=6779#tv6779>, 2012. 01. 31., 11:00.

387 1901. évi IV. az 1901. évi állami költségvetéséről szóló törvények. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6818>, 2011. 01. 31., 11:03.

388 1904. évi XIV. a magyar királyi államvasutak hálózatának kibővítéséről, vasuti és más beruházásokról, valamint a szükséges költségek engedélyezéséről szóló törvények. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6891>, 2011. 01. 31., 11:05.

389 1907. évi XXIX. a m. kir. államvasutak és a magyar kir. posta- és távírdaintézet részére beszerzendő forgalmi eszközök, valamint a m. kir. államvasutak állomásain és vonalain szükséges beruházások költségeinek fedezéséről szóló törvények. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6968>, 2011. 01. 31., 11:08.

390 1908. évi XXXI. a magyar királyi államvasutak hálózatán szükséges építkezési beruházások és a beszerzendő forgalmi eszközök költségeinek, továbbá az állami vasútnak beruházási költségeinek fedezéséről szóló törvények. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=7031>, 2011. 01. 31., 11:10.

391 A koronát Wekerle Sándor reformjával 1892-ben vezették be, de csak 1900. január 1-jétől vált kötelezővé a koronával történő számítás. A korábbi forint 1:2 arányban viszonyult a koronához, tehát ez utóbbi pont a dupláját érte.

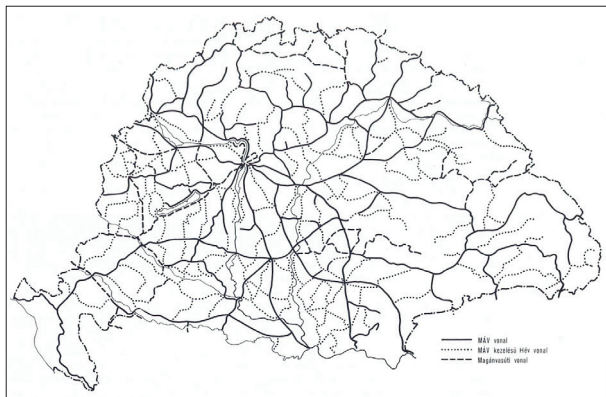
392 Csikós 1996, 73.

393 Majdán János: Magyarország közlekedése. In: Beluszky Pál (szerk.): Magyarország történeti földrajza. II. kötet, Bp.–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2008, 94.

394 Majdán 1987, 164–165.

395 Czére 1994, 88.

szerint az eszköz hazánkban megelőzte az iparosodás szélesebb kibontakozását, és szükséges előfeltétele volt az iparosodásnak és a modern tőkés mezőgazdaság kifejlődésének is.³⁹⁶ A vasút a hazai közlekedésben „nagy hatalom” lett, felemelhetett egyes településeket,³⁹⁷ míg más virágzó városokat elsorvaszthatott,³⁹⁸ ha a sínpárjai elkerülték.³⁹⁹



7. ábra: Magyarország vasúthálózata 1914-ben.
Forrás: Czére 1989, 104.

A helyi érdekű vasutak fejlesztésének koncepciója mellett szükséges megemlíteni, hogy a keskeny nyomtávú vonalak is előtérbe kerültek 1900 után. Ezt az elképzelést többen is képviselték komplex tervek ismertetése nyomán. Ilyen volt például Gönczy Béla, akinek a tollából 1901-ben a *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönyében* jelent meg „*A magyarországi keskenyvágányú vasutak országos hálózata*”⁴⁰⁰ című tanulmánya. Ebben a szerző 9527 kilométernyi ilyen nyomtávú kisvasút kiépítését javasolta, mondván, hazánk fő- és az azokat tápláló mellékvonalai elkészültek, így célszerű lenne a takarékoság jegyében ipari célú harmadrendű pályaszakaszokat építeni.⁴⁰¹ Gyors elterjedésük záloga, hogy megépítésük költsége még a helyi érdekű vasutaknál is kisebb volt.⁴⁰² Hasonló fejlesztési tervvel jelentkezett az 1903-ban egyszerre 27 keskeny nyomtávú kisvasút építési engedélyét kérvényező Magyar Helyi érdekű Vasutak Részvénytársaság is. Ezek az országos hálózathoz kapcsolódó zsákvasutak voltak, vagy több közforgalmú vasút között létesítettek volna kapcsolatot.⁴⁰³ A magyar vasúthálózat szinte teljes kifejléttségét elérte 1914-re (LÁSD: 7. ÁBRA). A közforgalmú vasúthálózatok hossza 22.869 kilométert tett ki. Ebből 21.258 kilométer rendes, 1611 kilométer keskeny nyomtávolságú volt. Az ország vasútsűrűsége (7,1 kilométer/100 km²) megközelítette a fejlett európai országok és a dél-,

396 Katus 1996, 390.

397 Például a vasút erősen hozzájárult Temesvár rohamos fejlődéséhez azzal, hogy már az 1850-es évektől vaspálya kötötte össze Szegeddel. In: Kövér 1982, 79.

398 A dunai hajózásban élen járó Baját megfosztotta közvetítő szerepétől, hogy csak az 1890-es években jutott vasúti összeköttetéshez Szabadka irányában. In: Kövér 1982, 79.

399 Kövér 1982, 79.

400 Gönczy 1901.

401 Horváth 1996/A, 144.

402 Csikós 1996, 73.

403 Horváth 1996/A, 147.

délkelet-európai államok vasútsűrűségét.⁴⁰⁴ A szállított utasok száma elérte 1914-re a 169 milliót.⁴⁰⁵ Az ország Európában Oroszország és Németország után a harmadik leghosszabb vasúti hálózattal rendelkezett.⁴⁰⁶ Tévhit lenne viszont azt állítani, hogy az ezt követő időszakban nem épültek további szakaszok.

Az 1914-ben kitört háború is hatást gyakorolt a vasútra. Bár az összecsapások elkerülték hazánkat, a kötöttpályás közlekedést a hadikiszolgálás szerint átalakították, ezek voltak az ún. tábori vasutak.⁴⁰⁷ Így háttérbe szorult a személy- és az áruszállítás, emellett a történések négy éven át próbára tették vasútintézményünket, annak vezetőit és alkalmazottait is.⁴⁰⁸ A MÁV azonban nem maradt adós ebben a periódusban egy nagyszabású vasútfejlesztési tervvel. Célul tűzték ki maguk elé 1916-ban, a győztes háború után a vasúti közlekedés 1914 előtti állapotának visszaállítását és a Monarchia Balkán felé történő külkereskedelmi élénkítését. A koncepció tartalmazta még a meglévő hálózat korszerűsítését, új másod- és harmadrendű vonalak létrehozását, állomások bővítését és a hazai nemzetközi igények miatt újabb sínpárok lefektetését. Vasúti építkezésekről már alig lehet beszámolni 1914-től 1918-ig.⁴⁰⁹

Míg a fővonalai építkezések száma rohamosan csökkent, a helyi érdekű vasutak hossza állandóan növekedett az első világháború kitöréséig,⁴¹⁰ sőt, alatta is. Ezek főként a nagy forgalmú vasútvonalak tehermentesítésére létrehozott új vágányok voltak. Emellett épültek újabb HÉV-ek is.⁴¹¹ Némi törés csupán az 1890-es évek közepén volt tapasztalható, de 1896 végére 6344 kilométernyi vicinális vasutat építettek ki hazánkban, ami 1900-ra 8458, 1918-ra 13.190 kilométerre nőtt.⁴¹² Török Gyula is megállapította többek között, hogy hazánk vasúti hálózata Budapest központtal épült ki – nagyrészt a Széchenyi-féle koncepcióhoz hasonlóan –, és ebből a fővonalak sugarasan kiágaztak. Vasúti rendszerünk Franciaországgal mutatott analógiát, ahol előre elkészített terv alapján kiviteleztek a vonalakat. Magyarországon az is a központosítás eszköze volt, hogy a különböző fajú és nemzetiségű csoportokat a centrum vonzási körébe bevonják.⁴¹³ Az első világháború előestéjére hazánk hálózata Európában a legsűrűbbek közé tartozott,⁴¹⁴ de a harcok megindulásával a vasútra is új feladat várt. A MÁV rugalmasan alkalmazkodott az új elvárásokhoz, a hadászati és a gazdasági igények mellett felmerült üdülési fejlesztéseket is támogatta a hálózatbővítéssel.⁴¹⁵ Jelentősebb károkat nem szenvedett vasúthálózatunk, hiszen a harcok nagy része az országhatáron kívül zajlott.⁴¹⁶

404 Czére 1989, 104.

405 Czére 1994, 88.

406 Hajdú Zoltán: Az Osztrák–Magyar Monarchia Európában a 19–20. század fordulóján. In: Beluszky Pál (szerk.): Magyarország történeti földrajza, I. kötet, Bp.–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2005 (a továbbiakban: Hajdú 2005), 57.

407 Csikós 1996, 74.

408 Filesz 1936, 125.

409 Horváth 1996/A, 147.

410 Filesz 1936, 125.

411 Tisza István: A magyarországi vasúthálózat állapota és változása 1915–1944 között. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet. 1915-től 1944-ig, V. kötet, Bp., MÁV Rt., 1997, 55–57.

412 Horváth 1996/B, 39.

413 Török Gyula: Vasúti földrajz és története. Bp., Hornyánszky, 1930, 19.

414 Majdán János: A 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.], 157.

415 Majdán 1987, 141.

416 Unyi Béla: Vasúthálózatunk kialakulása 1914-től napjainkig. Bp., KÖZDOK, 1989, 9.

A vasút helyzete gyökeresen megváltozott 1918 után. A megszállók a berendezéseket és a gördülőanyag jelentős részét tönkretették. A románok 1140 mozdonyt, 2000 személy- és 40.000 tehervagont tulajdonítottak el. Ezt az időszakot a Magyarország vasúthálózatára még ennél is nagyobb csapást mérő, az 1920. június 4-én aláírt trianoni békeszerződés zárja le (LÁSD: MELLÉKLET, I. ÁBRA).⁴¹⁷ Ez nemcsak országunk területének hozzávetőlegesen kétharmadát, hanem az 1918-as 22.869 kilométernyi⁴¹⁸ vasúthálózatunk jelentős részét is az utódállamok javára ítélte meg. Számszerűsítve mindösszesen 8705,5 kilométeres vonalhossz (és 268 kilométer keskeny nyomtávú vasút)⁴¹⁹ maradt Magyarország területén a korábbi állapothoz képest. Trianon a vasúti gördülőanyag hasonló mértékű elvesztését is jelentette egyúttal.⁴²⁰ A határok eltolása mögött az új államalakulatok vezetőinek a vasúttal kapcsolatos tervei is meghúzódtak, és az ezzel kapcsolatos viták esetében többnyire az utódállamok javára döntöttek.⁴²¹ A megmaradt vonalokból 4798 kilométer volt helyi-érdekű vasút,⁴²² a MÁV a teljes hálózatból 7256 kilométert kezelte.⁴²³ Megállapítható tehát, hogy 1914-ben (és tulajdonképpen az egész világháború alatt is) még Európa egyik legsűrűbb és az országokat tekintve legnagyobb lefedettségű vasúthálózatát⁴²⁴ a szerződés aláírásával szétszabdalták, eredeti, természetes térszerkezethez kialakított mivoltát ezzel örökre megszüntették, illetően módon egy éles cezúrát húzva a magyar vasúttörténetben is.

Vizsgáljuk meg, milyen érdekek törtek a felszínre a vasútépítést tekintve 1880 és 1920 között. Ebben az esetben is a korábban hivatkozott Erdősi Ferenc érdekkategorizálását veszem alapul. A már taglalt birodalmi érdekek, Bécs központú centralista törekvések eltűntek a hazai vasútfejlesztési koncepcióból 1880 után. Az országos (magyar állami) érdekek kerültek előtérbe. A vicinális vasutak építésekor a helyi és provinciális érdekek mellett államiak is felmerültek, ezzel az illetékes minisztérium saját anyagi erőforrásait kímélte (ügyelt arra, hogy a HÉV-ek nem lehetnek a fővonalak vetélytársai, a stratégiai-lag fontos vicinálisok elé különleges műszaki követelményeket támasztott, érdekeinek megfelelő helyen engedte, hogy a HÉV-ek a fővonalakhoz kapcsolódhassanak, végül ösztönözte a társaságokat, hogy mellékvonali minőségű megyén belül, vagy megyéket és régiókat összekötő vonalakat létesítsenek). Implicit módon két további szempontot is megfogalmaztak: a nemzetiségi asszimiláció elősegítése és a kivándorlások mérséklése. Emellett további három érdek is jelentkezett ebben a korszakban: a regionális, a provinciális és a lokális–mikroregionális. Mivel a dualizmus korában nem beszélhettünk állami regionális gazdaságfejlesztési politikáról, így a regionális jellegű vasútépítések egy térséget alkotó több megyében fogalmazódtak meg a megyeközi kapcsolatok erősítése céljából, de ez ritka jelenség. Ennek ellenére néhány nagy vidéki város „*kinötte*” a megyéjét és egy régió központi szerepére aspirált. Debrecen például mindent megtett a vasútépítésben azért,

417 Csikós Mihály: A magyar vasutak történetének fontosabb közlekedés- és gazdaságpolitikai eseményei 1915-től 1944-ig. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet 1915-től 1944-ig, V. kötet, Bp., MÁV Rt., 1997 (a továbbiakban: Csikós 1997), 20–29.

418 Horváth 1996/B, 39.

419 Czére 1989, 192.

420 Eperjesi László: Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1938 között. In: Hüttl Pál (szerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve, IX., Bp., Műszaki Kiadó, 1994, 159–160.

421 Majdán 2001, 63.

422 Horváth 1996/B, 39.

423 Czére 1989, 192.

424 Ezt a megállapítást támasztja alá a magyarországi vasúthálózatot ábrázoló 1914-es térkép. In: Rimóczi Miklós: Magyarország vasúthálózatának fejlődése 1900 és 1914 között. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet. 1900-tól 1914-ig, IV. kötet, Bp., MÁV Rt., 1996, 119.

hogy Észak-Alföld és Erdély északi peremének központja lehessen. Hasonló volt az Erdély politikai és közigazgatási centrumaként funkcionáló Kolozsvár is. A provinciális érdekek megtestesítői ez előbbivel ellentétben konkrétan meghatározhatók, a vármegyék voltak. Fő törekvésük a megyehatárok és a területi integritás megőrzése minden tekintetben, az egy kivételt a vasúti terjeszkedés jelentette, hiszen ezen keresztül vonzáskörzetüket kiszélesíthették másik megye rovására, amivel természetesen a „szenvedő alany” nem szimpatizált. Hazánk „alulurbanizáltságából” fakadóan az egyes megyéken belül nem volt ritka, hogy „monolit” vasúti struktúra jött létre, tehát egy megyei központban összpontosultak a vonalak, és ezek a települések féltékenyen szemlélték az adott megyéken belül fejlődő, más városiasodó település közlekedési csomóponttá válását, ami elé sokszor akadályokat is gördítettek. Pécs például tett arról, hogy ne épüljön meg Pécs rovására a Mohács forgalmát növelő bátaszék–mohács–pálmonostori vonal. Erdősi megállapítja, hogy a provinciális érdekek leginkább a megyeszékhely akarataiban jutott kifejezésre, de a vonalalternatívák elbírálásakor a megyei törvényhatóság általában a legtöbb települést érintő pálya mellé állt. Az utolsó, a lokális–mikroregionális érdekek képviselői a városoknál jelentéktelenebb, de akár tucatnyi faluból álló nagyközségek, mezővárosok voltak. Ezek megvívták a maguk harcát az egyes helyiérdekű vasút vonalvezetését meghatározó aktusok alkalmával, erejük azonban csak néhány kilométeres eltéréseket megengedő módosításhoz, illetve egy-két be nem tervezett falusi település bekapcsolásához volt elegendő. Erdősi kijelentette, hogy a községek és az uradalmak befolyása tehát legfeljebb csak rövidebb szakaszok korrekcióját eredményezte. Mindazonáltal szükséges szerinte azt is látni, hogy egy-egy vonal megépítésekor nem szabad és nem is lehet szigorúan csak egy érdeket megnevezni, hiszen azok általában komplex módon léptek fel, de az sem volt ritka eset, hogy egy szakasz érdekellentétből fakadóan hiúsult meg.⁴²⁵ A 20. század elején megjelenő egyik legnagyobb technikai újítás kétségkívül az elektromosság elterjedése volt, amely a régi technikát alkalmazó szektorokra, így a vasútra is óriási hatást gyakorolt. Az első vonalakat már a századfordulón villamosították a világon.⁴²⁶ A MÁV hazánk első nagyvasúti villamosított pályáját 1911-ben nyitotta meg a Rákospalota–Újpest–Veresegyház–Vác, illetve Gödöllő viszonylatban, amelyet a későbbiekben több szakasz is követett. Igazi előrelépést e technikában a Kandó Kálmán által kifejlesztett fázisváltós mozdony eredményezett.⁴²⁷ A feltaláló világhírnévre tett szert és megalapozta a vasútfejlődés új, környezetbarát irányát.

Összegzésként elmondható, hogy a magyar vasúthálózat ebben a periódusban teljesen kiépült. Országunk 1920-ra Európa egyik legsűrűbb, majdnem 23.000 kilométeres kötőpályás rendszerével rendelkezett. Az 1880-as és 1888-as esztendőkhelyiérdekű vasutak létrehozását segítő rendelkezései a Budapest központú horizontális vasúti struktúrát vertikális szakaszokkal egészítették ki. Ezek a regionális közlekedés fontos szegmensévé váltak és transzverzális összeköttetést biztosítottak a fővonalak között. Létrehozásukban a főszerep a helybeliekre várt, akik az új közlekedési eszközzel bekapcsolódhattak az országos, sőt, sokszor azon is túlmutató kereskedelembe. Ez már a lokális érdekérvényesítés periódusa volt a vasútépítés-történetben. Nemcsak az ország, hanem a vasút fekete napja

425 Erdősi 1987, 52–58.

426 Berend T. Iván: Európa gazdasága a 20. században. Bp., História–MTA Történettudományi Intézete, 2008, 26–27.

427 Mezei 1996, 131.

is 1920. június 4-e, hiszen a trianoni békeszerződés ezt a Kárpát-medencei komplex struktúrát szétszabdalta, ezzel az új határokon belül is nehezen korrigálható károkat okozott a magyar kötötpályás közlekedési rendszerben. Ezzel lezárult egy korszak. 1920 után jelentősebb vasútépítésre már nem került sor, a határon belül maradt szakaszok helyreállítása, államosítása, esetleg egy-egy mellékvonallal való kiegészítése vagy éppen azok felszámolása következett.

3. Az északnyugat-dunántúli térség bemutatása a vasútfejlesztés szempontjából 1920-ig

3. 1. Az északnyugat-dunántúli térség központjainak és vizsgált településeinek a bemutatása a 19. század elején, a vasút megjelenése előtt

Az alábbiakban a kutatás témája szempontjából releváns négy területet: Vas, Moson, Sopron megyét, illetve Pozsony városát és körzetét mutatom be demográfiai, településföldrajzi, gazdasági, terület- és vasúthálózat-fejlesztési szempontból a 19. század elejétől kezdődően 1920-ig. Itt górcső alá veszem az említett térség központjait, kiemelten koncentrálni – a források adta lehetőségekhez képest – a dolgozat tárgyát képező HÉV-ek végpontjaira (Sopron, Pozsony, Kőszeg, Pándorfalu, Kiscell). Továbbá az általam ezenfelül külön választott, a három HÉV fontosabb, leggyakrabban csomóponti állomással bíró településeire (Nezsider, Kismarton, Ruszt, Eszterháza, Fertőszentmiklós, Répcelak).

Ahhoz, hogy a korszak északnyugat-dunántúli térségét e szempontok alapján ismertethessük, először hazánk térszerkezetét is lényegre törően vázolni kell. A Kárpát-medence földrajzi térszerkezete, az indusztriális korszak késői kibontakozása és Magyarország közjogi hagyománya nem kedvezett a „vidéki” nagyvárosok, országgrészközpontok kialakulásának. Országunk természetes földrajzi határokkal rendelkezett, és a központi fekvésű Pest–Buda olyan erős helyzeti energiákkal bírt, illetve olyan sugaras térszerkezetet alakított ki, amelyben az ország egésze Buda felé fordult, gátolva a jelentősebb országközpontok kifermálódását. Így a rendi korszak végéig Pest–Budán kívül csak kevés, több vármegyéni kiterjedésű országrész sokoldalú központjaként funkcionáló város volt. Ilyen volt a vizsgált térségben az országos jelentőségű politikai központ, Pozsony is. A város túllépett egy-egy vármegye határán. Ám e települések vonzása „nem fedte le” az ország egész területét, az országgrésznyi vonzással rendelkező funkciók egyoldalúak, esetlegesek voltak.⁴²⁸

A 19. század eleji viszonyokról a Bácskai Vera és Nagy Lajos által összeállított, 1828-as összeíráson alapuló monográfiából alkothatunk képet. Mivel ekkor még nem volt vasút a területen, így bemutatásom lényegre törő. A 19. század eleji – királyi, tehát Erdély nélküli – Magyarország 743 városhelye közül mindössze 282 minősült a falvak piache-lyeinek. Közülük 138 rendelkezett tiszta vonzáskörzettel. Módszertani megfontolásból piacközpontnak tekinthetünk legalább egy falunak kizárólagos eladó- vagy vásárlóhelye-ként funkcionáló települést. A témám szempontjából az ilyen helységek közül hat város

428 Beluszky Pál: Regionális központok kialakulása Magyarországon. In: Magyar Tudomány, 2007, 6. szám (a továbbiakban: Beluszky 2007), 721.

szerepel e listán: Sopron a hatodik a piacközpontok állománya szerinti tiszta körzetek népességszáma alapján, 123.267 fős tiszta körzeti népességgel. Továbbá Pozsony 38.673, Nezsider 17.421, Kőszeg 9662, Kiscell 4515 és Kismarton 2703 fővel bírt. A felsorolt megyékből idesorolható még Körmend 37.787, Szombathely 36.019 és Moson-Óvár 12.838 fővel. A 138 tiszta vonzaskörzettel rendelkező piacközpont – és illetően módon az általam kiemelt hat település – más piachelyekkel osztozva további kisebb-nagyobb területre is kiterjesztette vonzását, azaz ezeknek a vonzaskörzete két részre osztható: tiszta és megosztott vonzaskörzetre.

Érdemes megvizsgálni e városok népességszámát is. Pozsony a maga 37.180 főjével van az első helyen. A várost Sopron 12.501, Kőszeg 5782, Nezsider 1036 és Kiscell követi 495 fővel. Ebből látható, hogy a városok népességszáma – ebben az esetben – többé-kevésbé arányos volt a vonzaskörzet nagyságával még akkor is, ha a sorrend némileg módosult. A legnagyobb, 100.000 főt meghaladó vonzásterülete természetesen általában a nagy, 10.000 főt meghaladó népességű központoknak volt, és az 5000 főnél kisebb népességű központok többnyire kisebb vonzaskörzeteket tudtak csak kialakítani. Kivételek szép számmal akadnak. Érdemes kiemelni – a Fertővidéki HÉV egyik végpontját – Kiscellt. A település a 138-as listán a legalacsonyabb népességszámú településnek számít, mégsem a legkisebb vonzaskörzettel rendelkezik.

A piacközponti funkciók kialakulását, érvényesülését és hatósugarának szélességét a természeti adottságokon és a közlekedési viszonyokon kívül a gazdasági élet és a társadalmi struktúra számos tényezője is befolyásolta, és e tényezők hatása és kölcsönhatása az ország más-más részein különbözőképpen érvényesült.

A kutatás szempontjából fontos Vas vármegyei piackörzeti központ *Kőszeg* és *Kiscell* volt. A városokról azonban elmondható, hogy vonzaskörzeteikre – a közelsége miatt – *Szombathely* nagy hatást gyakorolt.⁴²⁹ *Kiscell* rendkívül korlátozott vonzása miatt mindössze 8 település 4500 lakosára terjedt ki a hatósugara. Feltehetően elsősorban mint búcsújáróhelyet keresték fel időszakosan nagyobb számban, de volt saját postahivatala is.⁴³⁰ Kézművesipara közepesen fejlett, körzetében 23 iparos a 10 legkeresettebb iparcikket állította elő. Más központ vagy alközpont lakói nem vallották eladóhelyül.⁴³¹ A Bácskai által a piacközponti funkciójuk erőssége szempontjából elvégzett faktoranalízis alapján Kiscell a 10 közül az 5. csoportba tartozik. Ezek a gyenge fejlettségű központok, meglehetősen sok és jövedelmező szántóterülettel, szőlővel és átlagos mennyiségű legelő- és rétterülettel rendelkeztek a körzeteikben. Tiszta körzeteük kézművesipara és kereskedelme fejlett, és nagy népességű (átlagosan 1400 főnyi) településeket vonzanak.⁴³²

429 Bácskai Vera–Nagy Lajos: Piackörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban. Bp., Akadémiai Kiadó, 1984 (a továbbiakban: Bácskai–Nagy 1984), 45–70.

430 Fényes Elek: Magyarország geographiai szótára, melyben minden város, falu és puszta, betűrendben, körülményes leiratik, I–III. kötet. Bp., k. n., 1851 (a továbbiakban: Fényes 1851), 233.

431 Bácskai Vera: Városok és polgárok Magyarországon. Bp., BFL, 2007, I. kötet (a továbbiakban: Bácskai 2007), 216.

432 Bácskai Vera: Városok és városi társadalom Magyarországon a XIX. század elején. Bp., Akadémiai Kiadó, 1988 (a továbbiakban: Bácskai 1988), 22.

Ahogy Kiscell és Sárvár földrajzilag Szombathely vonzásában volt, ugyanúgy ilyen vonatkozásban *Kőszeg* helyzete is meghatározott: a Répce-patak, az Irottkő, a Lánzséri-hegység, a Lajta-hegység és a Fertő tó által határolt természeti egységhez tartozott – Szombathely csak a rajta átvezető elsőrendű úton vonzotta –, amelynek szinte kizárólagos központja Sopron volt.⁴³³ A település szerepe a 18–19. századi útkorszerűsítések következtében megnövekedett, hiszen kiépült a Sopron–Kőszeg–Bécs kereskedelmi útvonal.⁴³⁴ Kőszeg a városi szerepkört nélkülöző piacközpontok közé tartozott Bácskai Vera és Nagy Lajos osztályozása alapján, mivel a tiszta vonzáskörzete nem haladta meg a 10.000–20.000 főt, és a városi nagysága sem az alsó határt képező 50.000 főt. Kőszeg mellett Kismarton volt a legnagyobb vesztese az Észak-Dunántúl nyugati részén fekvő vonzáskörzetek átrendeződésének, az Ausztriába irányuló forgalom Duna menti központokba, illetve jelentősebb városokba való koncentrálódásának. Kőszeg 5780 fős település volt ekkor. Fejlődésének megtorpanását jelzi, hogy rendkívül csekély, mindössze 8%-os népességnövekedést produkált a 19. század elejére. A város múltját elsősorban erős és differenciált kézművesipara, kereskedőinek jelentős száma, részben egyéb központi szerepköreinek gazdagsága – kerületi tábla, só-, harmincad- és postahivatal, gimnázium, patika, takarékpénztár⁴³⁵ –, valamint urbánus belvárosi városképe őrizte. Mindez nem volt elegendő jelentősebb vonzásterület kialakítására: mindössze 16 település nem egészen 10.000 lakója vallotta egyedüli piachelyül. E terület nem bővelkedett különösen terményekben, a falvakban általában 4–5 kézműves élt, kereskedőt egyáltalán nem regisztráltak. Sopronnal és Szombathellyel megosztott körzetébe – ahol a két város mellett alárendelt szerepet játszott – 64 kis népességű település 33.000 lakosa tartozott. Jellemző, hogy vásárát egyetlen más város, piacközpont vagy alközpont lakói sem látogatták.⁴³⁶ Bácskai faktoranalízise alapján Kőszeg a 8. csoportba tartozik, mely a gyenge fejlettségű központra, kevés, de elég jövedelmező szántóterületre, kevés legelő- és rétterületre utal a vonzáskörzetében. Az idetartozók tiszta körzeteinek kézműves–ipari–kereskedelmi fejlettsége nagyon alacsony. Kis népességű (500 főnyi) településeket vonzottak.⁴³⁷

Sopron vármegyében *Sopron* elsőrendű szereppel bírt, számos út vezetett innen belföldre és külföldre egyaránt. Sopronból a Lánzséri- és a Lajta-hegység között vezetett ki elsőrendű útvonal Bécsújhely,⁴³⁸ onnan Bécs,⁴³⁹ a másik irányba – ahogy már leírtam – Kőszeg felé.⁴⁴⁰ Itt azonban – a jó útvonal ellenére – kívülről való vonzás alig volt Sopron vármegye területére, de ebből a főútvonalból Sopronnál egy kiágazás igen: Nagyhöflányon át Kismartonba, és onnan a határ menti vásártartó helyen, Szarvkőn át egyenesen Bécsbe. Elsőrendű út futott Sopronból a Fertő tóval párhuzamosan észak felé Pozsonyba, ebből az útból – a Fertővidéki HÉV egyik végállomásánál – Pándorfalunál ágazott ki a határ felé egy másik elsőrendű út is Bruckba, és onnan tovább, mint kereskedelmi útvonal, Bécsbe. A 19. század közepére a 85. számú kiépített út kötötte össze

433 Bácskai–Nagy 1984, 70.

434 Frisnyák 1999, 80.

435 Fényes 1851, 267.

436 Bácskai 2007, 214–215.

437 Bácskai 1988, 23.

438 Hanzély 1960, 44.

439 Bácskai–Nagy 1984, 71.

440 Frisnyák 1999, 80.

a várost Győrrel.⁴⁴¹ Az alsó-ausztriai területnek Sopron vármegye településeire alig volt vonzása, s a határ mentén lévő vásártartó helyek, mint például Alsó-Ramóc, Derecske vagy Kőhalom a Lánzséri- és a Lajta-hegységből jövő patakok mellett igen szűk területnek voltak vásáros helyei, útvonalak innen a határon túlra nem vezettek; Sopron, illetve Kőszeg felé is csak patakok völgyei.⁴⁴² Sopron jó adottságaiból fakadóan a város lakói közül sokan foglalkoztak bérfuvarozással, mely mintegy iparágga alakult.⁴⁴³

Sopron funkcióját tekintve elsőrendű kereskedelmi központ és a régió egyik legforgalmasabb vásárhelyeinek egyike volt. Fényes Elek az ország legfontosabb gabonakereskedő helyei közé sorolta, emellett jelentős egyéb termény- és állatforgalmat bonyolított le, sertésekkel elsősorban tranzitkereskedelmet. A soproni kereskedők nemcsak a vásárukra felhajtott marhákat bocsátották áruba, de az egész Dunántúlon és Verőce megyében is felvásárolták a marhákat és a sertéseket, és ezeket részben a soproni vásárokon, részben közvetlenül Ausztriában értékesítették. Sopronban az évi 4 országos és 104 hetivásáron 40.000 marhát és 150.000 sertést adtak el, ezek összegyűjtésében nyilván szerepe volt a tiszta körzetében élő nagyszámú marhakereskedőnek is. A soproni kereskedők igen aktívak voltak, hiszen a gabonát Sárváron, Kiscellben, Pápán és néha Veszprémben szerezték be. A gyapjút főleg a körzetben nagy számban élő zsidó kereskedők értékesítették, a juhkereskedelemben osztoztak a keresztény árusokkal. Jelentős volt borkereskedelme is, bár a határszéli települések maguk is szállítottak Ausztriába.⁴⁴⁴ Kézművesipara szintén fejlett volt. Előfordultak meglehetősen speciális szakmák is a városban, mint például cukrász, dohánykészítő, csokoládégyártó, posztókészítő, harangöntő, fodrász és orgonakészítő. A város sokrétű és magas szintű egyéb központi funkciókat is betöltött vármegyei, állami és hadiigazgatási, valamint kulturális és egészségügyi téren, és ezek mellett, mint postaalomlás, sóház, valamint harmincadhivatali kirendeltség székhelyének forgalmi szerepe is jelentős volt.⁴⁴⁵ Sopron vonzáskörzetének összetétele eltért az északi régió piacközpontjainak többségétől, és tiszta körzete messze meghaladta a megosztott körzetének méreteit. 149 település 123.267 lakója – azaz csaknem az egész Sopron vármegye – vallotta a várost egyedüli piacközpontjának, míg megosztott körzetében 35.370 lakos élt 43 településen, így jön ki a körzet össznépeisége, a 158.637 fő. Sopron osztozott körzetében az ausztriai Neustadttal, valamint Kismartonnal, Szombathellyel, Kiscellel, Sárvárral, Kőszeggel, Győrrel és Pápával. E megosztott körzetekbe többnyire 2–4 település tartozott. Ezek közül jelentősebb csak a Kismartonnal és Kőszeggel közös vonzáskörzete volt, ahova 13, illetve 18 település tartozott. A Kőszeggel megosztott körzetében 10.558 ember élt, megélhetésük fő forrása a szántógazdaság.⁴⁴⁶ Ebből is láthatjuk, hogy a korabeli Sopron a korszak egyik legfontosabb magyarországi városa. Bácskai klaszteranalízise alapján a kiváltképp fejlett központokat magába tömörítő 2. csoportba sorolható. Ezek vonzáskörzeteiben sok és nagy

441 Hanzély 1960, 42.

442 Bácskai–Nagy 1984, 71.

443 Frisnyák 1999, 80.

444 Bácskai 2007, 203.

445 Fényes 1851, 39–40.

446 Bácskai 2007, 204–205.

jövedelmű szántók vannak, elég sok szőlővel, valamint legelő- és rétterülettel rendelkeznek. Tiszta körzeteik kereskedelme és kézművesipara magasan fejlett. Vonzásuk főként a nagy népességű – átlagban 20.000 főnyi – településekre terjed ki.⁴⁴⁷

Moson vármegye tekintetében a legnagyobb piacközpont Moson-Óvár volt, amelyet azonban a dolgozatban megjelölt egyik helyi érdekű vasút sem érintett. Annál fontosabb viszont témám szempontjából *Nezsider*. Jelentős vonzáskörzetét a Fertő tó mellett és attól északra a domborzati viszonyok határozták meg. Moson-Óvár és Sopron felé a nezsideri vonzáskörzetnek nagyobb kapcsolódása volt, mint az az útviszonyok folytán lehetséges lett volna Bruck, Pozsony és Hainburg irányába. Vezetett út Moson-Óvárról a Lajta folyó mellett is, Hegyeshalmon át Gátára és innen Pozsonyba, illetve Pándorfaluba és innen Bruckba, de ennek az útnak piac körzeti szempontból különösebb jelentősége nem volt. Az út- és földrajzi viszonyok Moson megyében egyaránt lehetővé tették volna azt, hogy a települések akár a határon túli lehetséges központokhoz, akár a már korábban kialakult nagy centrumhoz, Pozsonyhoz kapcsolódjanak. Ezek azonban éppúgy nem érvényesültek, mint ahogy erre a területre Sopron hatása sem. Moson-Óvár és Nezsider lett a központ, holott földrajzi és útviszonyok szerint Pándorfalu és Köpcseny lehetett volna itt a természetes centrum. Nezsider és Moson-Óvár azonban uradalmi központ is volt, Pándorfalu viszont túl közel volt az amúgy is zárt határhoz, Köpcseny pedig Pozsonyhoz.⁴⁴⁸ Nezsider – Kőszeghez és Kiscellhez hasonlóan – a városi szerepkört nélkülöző piacközpontokhoz tartozott. Az alig 2000 lakosú, azaz a másik Moson vármegyei centrumhoz, Moson-Óvárhoz hasonlóan kis népességű központ jelentőségét kedvező szárazföldi útviszonyainak köszönhetette. Vonzáskörzetének összlakossága 40.000 körül mozgott, de a tiszta és megosztott körzetek aránya csaknem egyensúlyban volt: 16 település 17.000 lakója vallotta egyedüli eladóhelyének, míg 19 település 22.000 lakójára Pozsony-nyal, Sopronnal és Moson-Óvárral közösen gyakorolt vonzást. 1–1 falu Nezsider mellett Lajtafalut, Bruckot és Hainburgot is piacául vallotta. Mindkét körzet bő gabonatermésű és állattenyésztésben jeleskedő vidék volt, tiszta körzetében a bortermelés is jelentősebb szerepet játszott. A vonzott településeken a falusi átlagot messze meghaladó, 10–20 kézművesmester élt, és sok helyen jegyeztek fel 1–1 kereskedőt is. A körzetéhez képest Nezsider kézművesipara viszonylag jelentéktelen maradt. Moson-Óvárhoz, sőt, a körzetébe tartozó Boldogasszonyhoz képest elég kevés, mindössze 11 kereskedő működött itt.⁴⁴⁹ Fényes Elek leírása szerint Nezsider híres (szombati) hetivásárral is rendelkezett, ahol évi mintegy 200.000 mérő gabonát adtak el az osztrák és soproni kereskedők. A központ egyúttal harmincadhivatali kirendeltség székhelye is volt.⁴⁵⁰ Nezsider Kiscellhez hasonlóan Bácskai analízise alapján az 5. csoportba sorolható.⁴⁵¹ A település kiváló turisztikai célpont is volt, ahol a Fertő tó adta fürdési lehetőség mellett egyes helyeken gyógyhatású források vannak, illetve kikötője révén a hajózásra is alkalmas hely.⁴⁵²

447 Bácskai 1988, 21.

448 Bácskai–Nagy 1984, 71.

449 Bácskai 2007, 216.

450 Fényes 1851, 442.

451 Bácskai 1988, 22.

452 Nezsider mint fürdőhely. In: Mosonmegyei Lapok (a továbbiakban: ML), 1889. május 26., 22. szám, 115.

A következő városnak, *Pozsonynak* földrajzilag volt kapcsolata a határon túlra. Elsőrendű út indult innen a Duna bal partján Hainburgon, majd Schwechaton keresztül Bécsbe, s vezetett át egy kereskedelmi kiágazás Alsó-Ausztriába Dévényfalunál Enzersdorf felé is, amely a Duna bal partján szintén Bécshez kapcsolódott. Pozsony vonzaskörzetének a kiterjedését azonban nem ezek az útvonalak határozták meg, hanem a természetes határa, a Morva folyó, a „Kárpát-hegység kezdete” és a Csallóköz. Jó néhány út futott itt össze: a Morva folyó mellett Holicról Nagylévárdon és Malackán át másodrendű út, Modorról Bazinon és Szentgyörgyön át postaút, a Csallóközből Szerdahelyről, valamint Somorjáról kereskedelmi út. A földrajzi helyzeten kívül ezek az utak határozták meg Pozsony vonzaskörzetét.⁴⁵³ Sopron és Pozsony között már a 19. század elején is volt közvetlen összeköttetés kiépített úton keresztül.⁴⁵⁴ Pozsony elsőrendű kereskedelmi központnak számított, de a csoport többi városához képest kisebb jelentőségű forgalmat bonyolított le. Az 1828. évi összeírásból kiderül, hogy a kereskedők tevékenysége csupán a város területére korlátozódott, és közülük csak a gazdagabbak szállítottak árut a szomszéd megyékbe is. E település volt a megosztott körzettel is rendelkező elsőrendű központok közül az egyetlen, amelyet semmilyen más város, piacközpont vagy alközpont sem vallott piacának. Tiszta körzetében sok kézműves élt, de ezen ipara differenciálatlan volt, és ezért – különösen a ritkább készítmények tekintetében – a körzet lakossága a városra volt utalva. Igényeit az ott dolgozó iparosok ki is tudták elégíteni. A tiszta körzetben működő kereskedők és zsidók nagy számából arra lehet következtetni, hogy a körzet forgalmának egy része Pozsony megkerülésével – vagy közvetítő útján – zajlott le.⁴⁵⁵ Sopronhoz hasonlóan, Pozsony lakosai közül is sokan húztak hasznot a település kedvező fekvéséből és adottságaiból, így főfoglalkozásként bérfuvarozást vállaltak.⁴⁵⁶ Pozsonyban volt többek között országgyűlés, közigazgatási, hadi, törvénykezési és kincstárhivatal, kerületi és vármegyei főtörvényszék, harmincad-, só- és postahivatal.⁴⁵⁷ Végül Bácskai faktoranalízisét megvizsgálva Pozsonyt is Sopron mellett találjuk a 2. csoportban.⁴⁵⁸

A Bácskai és Nagy munkájában konkrétan nem szereplő, de általam vizsgált települések korabeli viszonyairól a Fényes Elektől származó összeírásból kaphatunk képet. Két (volt) szabad királyi város szerepelt a kiválasztott településeim között. Az első, *Kísmarton* német város nagyobb piaccal, ahol rendszeresen tartanak vásárokat. Híres a szőlőtermesztéséről. A második, *Ruszt* bortermelő vidéken fekszik és Fényes szerint az itt megtermelt bor a tokaji és a ménesi után a legnemesebb. Emellett híres a település a gyümölcsstermesztéséről is. A községek közül *Répcelak* magyar falu nevezetesség nélkül. *Pándorfaluban*, a horvát településen sok híres fuvaros van, de a birkatenyésztése is kiemelendő.⁴⁵⁹ A 19. század első felében emellett a szántóföldi gazdálkodáson belül a gabonatermelése és

453 Bácskai–Nagy 1984, 72.

454 Hanzély 1960, 44.

455 Bácskai 1988, 37.

456 Frisnyák 1999, 80.

457 Fényes 1851, 254–255.

458 Bácskai 1988, 21.

459 Fényes 1851, 8–9., 199., 225., 305–306.

a lótenyésztése is jelentős.⁴⁶⁰ *Fertőszentmiklós* magyar község, ahol mindösszesen egy postahivatal található. Végül *Eszterháza* nevezetes a hercegi kastélyáról, a majorsági angol ménéséről és a répacukorgyártásáról is.⁴⁶¹

Látható tehát, hogy a három általam vizsgált vicinális vasút végállomása – egy kivétellel (Pándorfalu) – szerepel a piacközpontok listáján. Ez arra enged következtetni, hogy már a kötöttpályás közlekedési eszköz megjelenése előtt jelentős kereskedelmi centrumokként funkcionáltak, nem mellesleg további fejlődésük záloga a vasúti közlekedés vérkeringésébe való bekapcsolódás lehetett, így sokat tettek a későbbiekben a HÉV-ek megépítéséért. Az általam vizsgált többi település esetében mindösszesen csak Nezsider található a listán. Ebből azt a konklúziót lehet levonni, hogy ezen kívül Fertőszentmiklós, Eszterháza, Kismarton, Ruszt és Répcelak nem voltak a korban jelentős kereskedelmi központok, de ezen a későbbiek során változtathat a vasút kiépítése.

3. 2. Az északnyugat-dunántúli térség településhálózatának változása és területi tényezőinek bemutatása az országos vasutak kiépülésének korszakában (a vasút megjelenésétől 1880-ig)

A polgári korszak, kiváltképp a dualizmus periódusa, többé-kevésbé szisztematikusan és szükségszerűen kiemelt egy-egy várost az egyes országrészek települései közül. Ezek a 20. század elején már a többi várostól meglehetősen egyértelműen elkülönülő szintet képeztek. E folyamatot egyrészt a több megyére kiterjedő hatáskörű államigazgatási intézmények székhelyeinek kiválasztása ösztönözte, másrészt a magas hierarchikus értékű városi funkciók játszottak közre a regionális központok kialakulásában. Az országos és a nemzetközi piac részévé váló helyi gazdaságok is egyre inkább igényelték a gazdaság-szervezés nagyvárosi központjait. A gyárilpar terjeszkedését is figyelembe kell venni, ahol Budapest után a legtöbb gyárilpari kereső Pozsonyban (11.417) volt. Végül a közlekedési hálózatok kiépülése tette lehetővé, hogy egy-egy város nagyobb, több vármegyényi területtel is intenzívebb kapcsolatot építhessen ki. A 20. század elejének regionális központjai tehát, szemben a 19. század elejének jelentősebb városaival, már többé-kevésbé azonos szerepköröket láttak el, bennük a városalkotó elemek meglehetősen összerendeződtek, jelezvén, hogy e települések egy integrálódó országos rendszer részei.⁴⁶²

Keleti Károly, a 19. század második felének kiemelkedő statisztikusa az 1869. évi népszámlálás adatai alapján kísérletet tett a „városfejlettség” mérésére, rámutatván, hogy sem a városi rang, sem a lakosság szám önmagában nem tükrözi pontosan a települések urbanizáltságát. Véleménye szerint a következő hat dolog határozza meg a városok jellemét:

460 Horváth Gergely Krisztián: Bécs vonzásában. Az agrárpiaicosodás feltételrendszere Moson vármegyében a 19. század első felében. Bp., Balassi Kiadó, 2013 (a továbbiakban: Horváth 2013/B), 470–473.

461 Fényes 1851, 114., 311–312.

462 Beluszky 2007, 722.

a népesség száma, a lakosság foglalkozása, a műveltségi foka, az értelmiségi kereset, a cselédszám és a lakásviszonyok. Ezekből is kitűnik, hogy Keleti mutatói – Beluszky következtetései alapján – végső soron a korbéli „városfejlettséget” mérték, a „polgári elem” részarányát tükrözik a városokban. Rangora tehát nem tükrözi teljesen a valóságot, hiszen nem méri a városi szerepkörök súlyát sem, hanem csak a „városiasságot”. Az 1870-es, Keleti által létrehozott városfejlettségi rangsorban a téma szempontjából érintett települések közül Pozsony szerepelt az első helyen. Majd Sopron a nyolcadik és Kőszeg a tizenhetedik volt.⁴⁶³

Beluszky megállapította, hogy gazdasági nézőpontból az agrárkonjunktúra alakulása is meghatározó jelentőségű volt a településfejlődés szempontjából a századfordulóig. A dualizmus kori gazdaság- (és település-) fejlődés ugyanis mindvégig agrárországban zajlott, a belső tőkeképződés legfontosabb forrása továbbra is a mezőgazdaság és termékeinek kereskedelme maradt. Kisebb „iparforgalmi körzet” alakult ki a századfordulóra Budapest körül, Krassó–Szörény és Hunyad vármegye bányászati–kohászati körzeteiben, a dorogi és tatabányai bányavidéken. Emellett fontos kiemelni a Pozsony–Győr–Sopron–Kőszeg–Szentgotthárd és az országhatár közötti szintén iparosodottabb territóriumot is. Hazánk területének nagy része azonban még a századfordulón is háborítatlan agrártáj volt. Sajátos, átmeneti szerepet töltött be az ipar a dualizmus kori városodásunkban. Az ipar és a városodás, különösen az iparosodás és a városhierarchia kapcsolata lazult. Ugyanakkor a gyáripar képes volt olyan népességtörmöléseket létrehozni, melyekre támaszkodva a városodás–városiasodás, a modernizáció újabb szakaszba léphetett. A gyáripar magyarországi fejlődésének általános feltételei az 1880-as évekre alakultak ki. A települések fejlődésére az ipar telephelyválasztásának eltérő indítékai, illetve körülményei más-más hatást gyakoroltak. Ha az ipar a már meglévő városokba települt, a helyi tőke részt vett a vállalatalapításban, az új üzem helyi erőforrásokra is támaszkodott, akkor szoros kapcsolatba kerülhetett az iparosodás és a városfejlődés (népességnövekedés, tőkegyarapodás, infrastruktúra-fejlesztés stb.). Ekkor egyedül Budapest gyáripara volt nemzetközi súlyú, a gyáripar rangsorában a fővárost Pozsony követte, melynek üzeimben 5800-an dolgoztak.⁴⁶⁴

Ha a vizsgált régiót érintő területfejlesztési elképzeléseket vesszük nagyító alá, akkor az 1848–49-es forradalom és szabadságharc leverése után, a Bach-korszakban kialakított új kerületi beosztás érdemel említést. Ezen belül az öt kerület egyike nagyjából a mai Dunántúl területét foglalta magába, hiszen Sopron, Győr, Moson, Veszprém, Vas, Zala, Somogy, Tolna és Baranya vármegyék alkották volna e territóriumot. E régióalkotási kísérlet után ismételen csak a vármegyrendszer maradt a területiség mértékegysége.⁴⁶⁵

Ha a vizsgálatom tárgyát képező területet vesszük górcső alá, akkor Pozsony városáról elmondhatjuk, hogy a korszakban az ipar kezd domináns ágazattá válni, de jelen van a mezőgazdaság is. Az itt élők a kevésbé jó minőségű földeken belterjes gazdálkodást folytattak, de a gabonatermelés és az állattenyésztés nem tudta kielégíteni a helyi igényeket,

463 Beluszky Pál: Magyarország településföldrajza. Bp.–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2003 (a továbbiakban: Beluszky 2003), 152–153.

464 Beluszky Pál–Győri Róbert: Magyar városhálózat a 20. század elején. Bp.–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2005 (a továbbiakban: Beluszky–Győri 2005), 54–56.

465 Kukorelli 1998, 58.

így a város behozatalra szorult. Két kiemelkedő terület van: a szőlőművelés és a kertészet (gyümölcs- és zöldségtermesztés).⁴⁶⁶ Pozsony az ipart illetően magyarországi viszonylatban már ekkor is jelentős. A kiegyezés után a város erőre kapott ilyen tekintetben, és számos ipartelep Pozsonyt választotta magának székhelyéül a kedvező közlekedési és földrajzi fekvésénél fogva.⁴⁶⁷ Kereskedelme nyitott egész Magyarország, Ausztria, sőt, Európa felé is.⁴⁶⁸

Moson vármegyét illetően egyértelműen kijelenthető, hogy a korszakban a földművelés és az állattenyésztés a domináns ágazat, az ipar csak ezek után következett.⁴⁶⁹ A terület földrajzi adottsága egyértelműen az agráriumnak kedvezett, hiszen a kertgazdálkodás itt több évszázados múltra tekintett vissza. Moson rendkívül fejlett gyümölcsstermesztése nemcsak a megyében, hanem az egész országban ismert volt.⁴⁷⁰ Emellett a mezőgazdaságon belül a korszakban minden kétséget kizáróan a gabona- és a bortermelés állt az első helyen,⁴⁷¹ később követte ezt a cukorrépa is.⁴⁷² Az 1830-as évekig Moson volt a gabona-kereskedelem központja. A kereskedővároson keresztül e termény jelentős része és más árucikkek is (40%) az osztrák piacra (Alsó-Ausztria, Bécs) kerültek.⁴⁷³ A hansági csatorna megépülésével a réteken és a legelőkön folyamatosan növekedett az állatállomány is. Az ipar ekkor főként a mezőgazdasági termeléshez igazodott, annak szükségleteit elégítette ki, a vasút kiépülése ugyanakkor elősegítette az iparosodást is. A vármegye az osztrák határhoz való közelsége miatt már a korszakban nyitott nyugat felé, hiszen kezdetben az arra irányuló forgalom fontos átvonulási és közvetítőhelye volt, ahol Moson mint település külön említést érdemel.⁴⁷⁴ A mindennapos kapcsolatok is felerősödtek az osztrák főváros irányába. Ennek következtében – Horváth Gergely Krisztián következtetése alapján – Moson vármegye, mint a Bécs központú régió Lajtán inneni, külső körén elhelyezkedő területként funkcionált. Moson gazdaságát a régióon belüli munkamegosztás alapján így az agrárpiaicosodás határozta meg a 19. század első felében. A vasút megjelenésével Moson azonban elveszítette közvetítő kereskedelmi jellegét.⁴⁷⁵

Vas megyében szintén hasonló a helyzet, hiszen a terület alapvetően mezőgazdasági jellegű a rendkívül kedvező talaj- és éghajlati viszonyainak köszönhetően. A vármegye a jelentős piacokkal rendelkező Ausztriával határos, amely a legtöbb esetben leküzdhetetlen akadályt jelentett. Az itt folyó gazdálkodás alapvetően belterjes volt még a vizsgált periódusban. A földművelés mellett az állattenyésztés képezett húzóágazatot.⁴⁷⁶ Az ipart tekintve a terület az ország más megyéjéhez viszonyítva hamar át fogja lépni a kapitalista fejlődés

466 Piszatory Mór: Pozsony városa. Bp., MTA, 1891 (a továbbiakban: Piszatory 1891), 5–14.

467 Forbáth Imre: Pozsony szabályozási és vasútrendezési terve. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 35–38. szám, 1931. szeptember 13. (a továbbiakban: Forbáth 1931), 35.

468 Piszatory 1891, 38–39.

469 Major Pál: Mosonmegye monographiája I. M.-Óvár, Czéh Sándor-féle könyvnyomda, 1878 (a továbbiakban: Major 1878), 159.

470 Ivánfy Ede: Mosony vármegye multja és jelene (kézirat), 1896. Megtalálható a mosonmagyaróvári Hansági Múzeum archívumában, (a továbbiakban: Ivánfy 1896), IV. fejezet. Mosonvármegye gazdasági viszonyai, 1–3.

471 Kettinger Gyula–Nagy Frigyes–Tímár Lajos: A Magyaróvári Nagybirtok története. Bp., k. n., 1991 (a továbbiakban: Kettinger 1991), 8.

472 Sáry István: Moson megye gazdasági fejlődése a reformkortól a kiegyezésig. In: Gecsényi Lajos (szerk.): Tanulmányok Mosonmagyaróvár és vidéke történetéhez. Győr, Győr-Sopron Megyei 1. Sz. Levéltár, 1979 (a továbbiakban: Sáry 1979), 135.

473 Horváth 2013/B, 52., 462–463.

474 Sáry 1979, 118–119., 136.

475 Horváth 2013/B, 136., 493.

476 Éhen Gyula: Vas vármegye közigazdasági leírása. Bp., Pesti Könyvnyomda Rt., 1905 (a továbbiakban: Éhen 1905), 16–19.

első lépcsőfokát a gyorsan modernizálódó – vasúti – közlekedésének köszönhetően.⁴⁷⁷ Ennek első nyomai már az 1850-es években megmutatkoztak, de nagyobb lendületet csak az 1860-as években vett, amikor megnyílt az első vasút. Ez emelte főként Szombathelyt ipari centrummá. Éhen Gyula megállapítása szerint.⁴⁷⁸ Kőszegen azonban 1849 után gazdasági hanyatlás következett be. A földművelést és a bortermelést természeti csapások sújtották, míg a helyi ipart a magyar bankjegyek elértéktelenedése vetette vissza. Az idegen kereskedők és iparosok háttérbe szorították a helyi termelőket. A kereskedelmet ekkor a zsidók vették át. Viszonylagos enyhülés csak a kiegyezés után következett be Kőszegen. Mindazonáltal a vármegye gabona- és borkereskedelme a vasutat megelőző periódusban is jelentős, utána folyamatosan fejlődött.⁴⁷⁹

Sopron vármegyében sem számottevő az ipar, helyette a mezőgazdaság és az állattenyésztés élvezett prioritást. A gazdáknak itt sem lehetett panaszuk a termő- és szántóföldek minőségére, hiszen ez képezte a virágzó mezőgazdaság alapját. A termények közül kiemelkedett a jó minőségű, a vármegye gyárait akkortájt alapanyaggal ellátó cukorrépa. Ehhez hasonlóan sikerágazat volt az állattenyésztés is a korszakban, amelyen belül kiemelkedett a szarvasmarha-, ló-, juh- és sertésenyésztés. Az iparban lassú fejlődés bontakozott ki, és ez főként a gyáripart érintette, mivel a kis- és középipar nem tudta felvenni a versenyt a szomszédos Ausztriával. A vármegye kereskedelme is átalakult a vasút megjelenésével, hiszen a legfőbb centrum, Sopron szerepe megváltozott. A város és a vármegye kereskedői sokkal inkább nyugat – Bécs – felé fordultak. Az osztrák főváros a Déli Vasúton és a GYSEV-en keresztül ekkor már könnyen elérhető volt.⁴⁸⁰

Megállapítható, hogy Pozsony városát kivéve komoly ipari központ nem volt az általam vizsgált és a vasút által érintett területen. A korszakban egyértelműen az agrárium képezte a domináns gazdasági ágazatot az északnyugat-dunántúli térségben, de a vasút megnyitotta a kapitalista fejlődés kapuját a régióban.

A terület vasúthálózatának vizsgálata előtt fontos megjegyezni, hogy Frisnyák Sándor szerint a magyar közlekedési hálózat fejlesztésében fordulópontnak számított a reformkori vasútépítés.⁴⁸¹ Granasztói Pál kutatása arra mutatott rá, hogy az országos infrastrukturális fejlődés hatást gyakorolt a városok modernizációjára is, amelynek egy szegmensét a vasút képezte.⁴⁸² Győri Róbert és Beluszky Pál a 20. század eleji magyar városhálózatot vizsgáló monográfiájukban azon a véleményen voltak, hogy a vasútnak a prosperitással, modernizációval és a városfejlődéssel való kölcsönkapcsolata a dualizmus korában nyilvánult meg. A vasút – építése, fenntartása s az általa végzett szolgáltatások – a gazdaság hajtóereje volt, ennek érhálózata teremtette meg az egységes, országos piacot, ösztönözte a beruházásokat. Hatalmas területeket kapcsolt be az agrár-árutermelésbe, olcsóbbá, jövedelmezőbbé tette a kivitel; óriási igényeket támasztott a vas-, acél- és gépgyártással szemben. Építése szét-

477 Horváth Ferenc: Vas megye közgazdasági viszonyai a dualizmus korában 1860–1918, I. rész. In: Vasi Szemle, 1980, 1. szám (a továbbiakban: Horváth 1980), 97.

478 Éhen 1905, 32.

479 Horváth Detre: Kőszeg fejlődéstörténetének vázlata. Szeged, Szegedi Városi K., 1930 (a továbbiakban: Horváth 1930), 34–36.

480 Berényi Pál: Sopron megye. Bp., MTA, 1895 (a továbbiakban: Berényi 1895), 30., 37–44., 50., 60–61.

481 Frisnyák 1999, 80.

482 Granasztói 1982, 147.

törte a zárt táji kereteket, a helyi társadalmakat is tágabb egységekbe foglalta, integrálta.⁴⁸³ Magyarországon 1846-ban nyílt meg először gőzüzemű vasútvonal Pest és Vác között.⁴⁸⁴ A szabadságharcotól az első világháború kitöréséig tartó időszak legdinamikusabban fejlődő ágazatának az infrastruktúra bizonyult.⁴⁸⁵ 1880-ig számos vonal jött létre az északnyugat-dunántúli térségben is. Szükségszerű megemlíteni a Pozsony–Nagyszombati Első Magyar Vasúttársaságot is, mely első szakaszát Pozsony és Szentgyörgy között 1840. szeptember 27-én adták át a forgalomnak, ezzel üzembe helyezték Magyarország első lóvasútját. A Nagyszombatig vezető rész 1846-ra készült el. Nem kellett azonban sokáig várni a vizsgált területen az első gőzüzemű vasútra sem, hiszen még a szabadságharc előtt, 1847-ben átadták a forgalomnak a Bécsújhely–Sopron (1865-től tovább Szombathelyen át Nagykanizsáig) vonalat.⁴⁸⁶ Az első szerelvény augusztus 20-án, Szent István napján haladt végig a 27 kilométeres pályán. E szakasz a Bécset a trieszti kikötővel összekötő vaspálya „mellékvonalaként” készült el. Építtetője az országhatártól Sopronig a környékbeli földbirtokosok részvételével megszervezett Bécs–Gloggnitzi Vasúttársaság.⁴⁸⁷ Emellett a korábban említett 17 kilométeres pozsony–marcheggi vaspálya 1848-as üzembe helyezése követte ezt a mozgósítások megkezdése előtt,⁴⁸⁸ azonban – ahogy erre korábban utaltam – a közlekedés itt politikai okokból csak később indult meg.⁴⁸⁹ Majdán János azt a megállapítást tette, hogy a vasútépítések ezen időszakában elsősorban nem a dunántúli települések fejlesztése, hanem a távolsági kereskedelem lebonyolítása állt a vonalvezetések és a tervek hátterében.

A neoabszolutizmus korában lassan folytatódott a vasútvonalak kivitelezése a vizsgált területen. Ezek a centralista osztrák kormány elvei alapján épültek tovább.⁴⁹⁰ Az Osztrák Államvasút megszerezte a jogot a Bécs–Győr–Komárom–Újszöny vonalra.⁴⁹¹ Ennek egy – a tárgyalt térséget érintő – része Brucktól Győrig végül 1855-re készült el.⁴⁹² Ez biztosította a dunai gabonaszállítmányok átrakodását és a birodalmi főváros egyenletes élelmiszer-ellátását, de teljesen tönkretette – habár ezeket a városokat nem jelöltem meg konkrétan a vizsgálatban – Győr, Moson és Magyaróvár kereskedőit és a hozzájuk kapcsolódó szolgáltatókat.⁴⁹³ Ezenfelül a teljes egészében 1850. december 16-án átadott, Bécs–Pozsony–Pest „élelmiszer-szállító vonal” is érintette Pozsonyt és a vizsgált területet.⁴⁹⁴ E pálya átszelte Pándorfalut is.⁴⁹⁵ Majdán megállapította, hogy sem 1855-ig, az Osztrák Államvasút építkezéséig, sem az államcsőd utáni magántársaságok időszakában nem lehet továbbra sem beszélni a Dunántúlon, így az északnyugat-dunántúli térségben sem, a települések érdekeit figyelembe vevő tudatos fejlesztési tervekről.⁴⁹⁶

483 Beluszky–Győri 2005, 57.

484 Frisnyák 2001, 31.

485 Beluszky–Győri 2005, 57–58.

486 Frisnyák 2001, 26., 31–32.

487 Majdán 1997, 14.

488 Frisnyák 2001, 24.

489 Kerkápoly 1943, 31.

490 Majdán 2003/B, 362.

491 Majdán 1986, 448.

492 Frisnyák 2001, 41.

493 Majdán 2003/B, 362.

494 Frisnyák 1999, 81.

495 Frisnyák 2001, 37.

496 Majdán 2003/B, 362.

Az 1867-es kiegyezés után a közlekedés irányítása a magyar kormány kezébe került. Időközben létrejött a MÁV, de a magántársaságok végezték az építkezések többségét a továbbiakban is.⁴⁹⁷ A kutatás tárgyát képező Fertővidéki HÉV egyik végállomását, Kiscellt is érintette a Nyugati Vasút Győr és Szombathely közötti, 1871. október 1-jén megnyíló vonala. Ehhez kiegészítésként 1872. október 3-án átadták a forgalomnak a Veszprém és Kiscell közötti szakaszt is, amellyel létrejött a közvetlen vasúti összeköttetés Székesfehérvár és a település között. Az északnyugat-dunántúli területet érintő és mindmáig a legjelentősebb „magántársaság” az 1872-ben alapított Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. A vállalat 86 kilométeres első szakasza Sopron és Győr között 1876. január 3-án nyílt meg, és egyik állomása Eszterháza-Fertőszentmiklós lett.⁴⁹⁸ Rendeltetése, hogy a Kisalföldön termelt árut elsősorban Bécsbe szállítsa. Kivitelezése közben söpört végig Európán az 1873-as, a vonal elkészültét nehezítő pénzügyi válság.⁴⁹⁹ Teljes hosszában végül 1879-ben adták át a forgalomnak.⁵⁰⁰ Emellett más vasútépítés nem volt a szűken vett északnyugat-dunántúli térségben 1880-ig. Majdán konklúziója, hogy 1868-ig a vasutak által kialakított forgalmi csomópontok csak alig jelentek meg az ott élők foglalkozási adataiban. A téma szempontjából fontos Sopront említi. A város közigazgatási és egyházi központból regionális gazdasági centrummá vált. Hatása több megyére kiterjedt. A Dunántúlon, így a tárgyalt térségben is, a megépült vonalak elsősorban külkereskedelmi szempontok szerint jöttek létre, nagy tájakat kötöttek össze, biztosítva ezzel a magyar árucikkek piacra kerülését. A vasutak az érintett települések esetében csak egy opciót jelentettek a fejlődésre, és változás mindössze a korábbi közigazgatási és egyházi központ gazdasági és társadalmi szerkezetében mutatható ki a korszakban.⁵⁰¹

Megállapítható, hogy megindult a közlekedés számos vasútvonalon az északnyugat-dunántúli térségben 1880-ra, de ezek leginkább tranzitforgalmat bonyolítottak le, a helyi igényeket nem feltétlenül vették számításba. A GYSEV létrejöttének fő mozgatórugója pedig a kisalföldi áruk szállítása volt. A vizsgált terület vasúthálózata érintette már Sopront, Pozsonyt, Eszterházát, Fertőszentmiklóst, Pándorfalut és Kiscellt is az időszakban. Mindazonáltal a területen – Pozsonyt kivéve – a mezőgazdaság volt továbbra is a domináns gazdasági ágazat 1880-ig, de a közlekedés gyors fejlődése kedvezett az ipar modernizációjának is.

497 Majdán 1986, 449.

498 Frisnyák 2001, 63–71.

499 Majdán 1997, 19.

500 Frisnyák 2001, 75.

501 Majdán 2003/B, 362–363.

3. 3. Az északnyugat-dunántúli térség településhálózatának fejlődése és területi tényezőinek változása a helyi érdekű vasutak korában (1880–1920)

A Horvát- és Szlavonország nélküli Magyarországon 1850 és 1910 között 58%-kal, 6,7 millió fővel gyarapodott a lakosság. A dualizmus négy évtizede alatt a tényleges növekedés 4,6 millió fő, azaz 33,7%-os volt. Ebben közrejátszott a század végére fokozódó ütemű kivándorlás. Becslések szerint a dualizmus korában 1,8–2 millióan hagyták el a magyar korona országait. Az Alföld és Budapest népessége növekedett a leggyorsabb ütemben az egyes országrészek közül. A Dunántúl 15,9%-os vándorlási veszteséget szenvedett el az időszakban. Budapest és környéke volt az egyetlen népességkoncentráló régió az országban.⁵⁰² A kormányzati körök tudatos munkájáról van szó, amely az egyközpontú gazdaság-, település- és közlekedésstruktúrát létrehozta. Ilyetén módon minden Budapestre és agglomerációjába koncentráldott.⁵⁰³ A térség törvényhatósági jogú városai közül Sopron lakosságának a természetes szaporulatát csaknem teljesen felemészttette a negatív vándorlási különbözet, így a népességszám itt ténylegesen stagnált.⁵⁰⁴

A 20. század elejének városhálózatára elvégzett hierarchiavizsgálatok mintegy tucatnyi regionális központ létét mutatták ki az országban. A tizenkét regionális centrumon kívül – ahova Pozsonyt is sorolták az érintett régióból – több város látott el néhány regionális funkciót, rendelkezett intézményekkel, így például Sopron és Szombathely is. A regionális központokban 1870-ben átlagosan 34 ezren, 1910-ben 66 ezren éltek. E települések potenciális vonzáskörzeteinek lélekszáma ritkán lépte túl az egymilliót, így azonban nem alakulhattak ki olyan 2,5–3 milliós, egy-egy városhoz integrálódó országrészek, melyek biztosították volna a „valódi” vidéki nagyvárosok felnövekedését. Így Budapest a dualizmus korában mit sem veszített súlyából, sőt, a főváros relatív súlyát növelte, hogy a trianoni határok a kialakulóban lévő regionális centrumok többségét – épp a legjelentősebbeket, Zágrábot, Pozsonyt, Kolozsvárt és Temesvárt – kívül rekesztették az országban. A megcsonkult vonzásterületek kicsi súlya mellett épp Budapest megnövekedő jelentősége, illetve közelsége gátolta a vidéki „nagyvárosok” kivirágzását.⁵⁰⁵

A századforduló városhierarchiáját funkcionális értelemben Beluszky 6 szintre osztotta: 1. főváros, 2. a regionális centrumok, 3. a fejlett megyeszékhelyek, 4. a megyeszékhely szintű városok, 5. középvárosok, 6. kisvárosok (jelentősebb járási központ szintű települések).⁵⁰⁶ Ekkor Pozsony megyében 24,2%-os és Sopron megyében 19,4%-os a városodottság. A városok itt is elsősorban agrár táj központjai, de már egy modernizálódó, jelentős árutermelést folytató mezőgazdasági vidék – helyi bázisok – iparosodó

502 Beluszky–Győri 2005, 66–67.

503 Frisnyák 1999, 104–105.

504 Rechnitzer János (szerk.): A Kárpát-medence régiói 5.: Nyugat-Dunántúl. Bp.–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2007 (a továbbiakban: Rechnitzer 2007), 25.

505 Beluszky 2007, 723–724.

506 Beluszky Pál: Magyarország városhálózata 1900-ban. In: Tóth József (szerk.): Tér – idő – társadalom. Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja, 1990 (a továbbiakban: Beluszky 1990), 97.

központjai, kereskedőhelyei, „valódi” polgársággal. A városiasodott régió a Dunántúlon nem volt egyenletes; a Nyugat-Dunántúlon a lakosságnak csupán a 10–15%-a élt városokban, és a megyeszékhelyeken kívül nem alakult ki jelentősebb város e hagyományosan városzegény tájon.⁵⁰⁷

Ebben a korszakban a *regionális központok* (országreszkezőpontok) körében, a településhierarchia csúcsán a jogállás, a funkció, a hierarchiaszint és a városok társadalmi viszonyai megfelelték egymásnak, összerendezettek. E hierarchiaszint elkülönülése „lefelé” egyértelmű: a 10 regionális központ – így Zágráb, Kolozsvár, Szeged, Kassa, Debrecen, Pécs, Temesvár, Nagyvárad, Arad és végül beletartozott Pozsony (61.537 lakos) is teljes értékűként – az ellátott regionális funkciók sokfélesége alapján egyértelműen kiemelkedő csoportot képezett. A csoporton belüli rangsor első helyén a városi szerepkörök differenciáltsága alapján Pozsony állt. Ugyanakkor regionális szerepkört még számos további város is ellátott kisebb-nagyobb mértékben. Szórtságuk nagyfokú volt. Ide tartozott például Miskolc, Székesfehérvár, Brassó, de – a téma szempontjából fontos – Sopron is. A pusztasorsolásból is látszik a mai Nyugat-Dunántúl sajátos helyzete: nagyvárosai, így Sopron sem emelkedett a teljes értékű regionális centrumok sorába, s számos város (Szombathely, Győr, Sopron, Székesfehérvár, Komárom) osztotta fel egymás között a regionális szerepkört. *Pozsony* a hierarchikus rangsorban a harmadik helyet foglalta el; a mennyiségi mutatókat is figyelembe véve azonban Zágrábbal együtt a legfontosabb vidéki városunk; funkciói a legkiegyenlítettebbek a regionális centrumok közül, mind ágazati összetételüket (a közigazgatási–adminisztratív, a kulturális, a kereskedelmi–pénzügyi–forgalmi, ipari funkciók egyaránt jelentősek), mind e funkciók mennyiségi-minőségi oldalát tekintve. Mindez tükröződik társadalmának viszonylagos teljességében (hozzátéve, hogy Pozsonyban is csakúgy, mint a többi nagyvárosunkban, a nagypolgárság aránya, szerepe csekély, gazdasági kapcsolatai jobbra Bécsen és Budapesten keresztül épültek ki a „világ” felé), városképében egyaránt. A város polgárságában a német származású elem dominált a századfordulón. Pozsony a Nyugat-Felvidék természetes központja volt, regionális funkcióinak egyértelmű vonzásterületén mintegy 1 millióan, határövezetében kb. 400 ezren éltek. Vonzáskörzete Pozsony, Nyitra és Trencsén megyékre terjedt, de a város volt a távolabbi Árva, Liptó, Túróc és Bars megyék nagyvárosi központja is.⁵⁰⁸ Pozsony lakosságszámának megvizsgálásánál a Czoch–Szabó–Zsinka szerzők által írt tanulmány lehet irányadó. Pozsony az 1851. évben 36.742 fővel bírt, míg 1910-re ez 78.223-ra emelkedett.⁵⁰⁹ Gergely András kategorizálása alapján a századfordulóra Pozsony a dinamikus fejlődő városok közé tartozott, ahol az ipar, a kereskedelem és a kultúra is magas fejlettségi fokot ért el.⁵¹⁰ Látható tehát, hogy az általam vizsgált térségben egy regionális központ van, Pozsony, de a város a – kutatásom tárgyát nem képező – Nyugat-Felvidék centruma. Míg az Északnyugat-Dunántúlon nem alakult ki regionális központ, hanem Sopron, Győr és Szombathely osztozott ezen.

507 Beluszky 2003, 156–158.

508 Beluszky 2003, 165–168.

509 Czoch Gábor–Szabó Gábor–Zsinka László: Változások a magyar város- és településrendszerben 1784 és 1910 között. Egy adatbázis első tanulmányai. In: Németh Zsófia–Sasfi Csaba (szerk.): Kőfallal, sárpalánkkal... Várostörténeti tanulmányok. Debrecen, Csokonai Kiadó, 1997 (Rendi társadalom – polgári társadalom, 7.) (a továbbiakban: Czoch–Szabó–Zsinka 1997), 40–41.

510 Gergely 1971, 415.

A *fejlett megyeszékhelyek* sorába jobbra még társadalmi, gazdasági, településföldrajzi, jogi értelemben egyaránt városi jellegű települések kerültek, de átlagos lélekszámuk már csak 25.000 fő.⁵¹¹ Ide sorolható a teljes értékű fejlett megyeszékhelyként funkcionáló *Sopron* is. A város lakossága 30.628 fő 1900-ban.⁵¹² Sopron a korszakban jelentős népességszám-emelkedést könyvelhetett el, amelyre Czoch–Szabó–Zsinka kutatása világít rá: míg 1851-ben 14.304-en lakták, a népességszám 1910-re 33.932-re nőtt.⁵¹³ Győri hangsúlyozza, hogy Sopron regionális térszervező szerepe a korábbi szinten maradt, míg országról a 19. század derekától nem beszélhetünk.⁵¹⁴ Érdekes megvizsgálni Gergely Andrásnak a településeket a lakások és lakói alapján klasszifikáló tanulmányát. E helyütt Sopron a századfordulón a stagnáló városok csoportjába tartozott, hiszen szerinte „*csipkerózsika-álomba*” merült a település, a magyarosodás alig haladt előre és a polgárok minden újszerűségétől ódzkodtak.⁵¹⁵ Majdán megállapítása szerint a vasút is hozzájárult ahhoz, hogy a megyeszékhelyek közül Sopron törvényhatósági jogú várossá válhasson.⁵¹⁶

Az átlagos *megyeszékhelyek* viszont már igen vegyes képet mutattak 1900-ban mind tradícióikat („*ősi*” városok mint Veszprém, Komárom vagy Esztergom), lélekszámukat (Csíkszerédán kevesebb mint 3000-en, Szabadkán több mint 80.000-en éltek), jogállásukat (megjelennek az első községi jogállású települések), funkcionális típusaikat (a mezővárosi jellegű Kecskemét, a központi hely jellegű Csíkszereda, az összetettebb jellegű Veszprém) tekintve.⁵¹⁷ A tárgyalt vasútvonalak által érintett városok közül egy sem szerepel ebben a kategóriában.

Még tarkább képet mutatott az ún. *középvárosok* köre, de a funkcionális értelemben vett város jellegük egyértelmű. Kőszeg ennek a szintnek a részleges középvárosi alcsoportjába tartozik.⁵¹⁸ Horváth Detre kőszegi bencés tanár felbecsülhetetlen értékű monográfiájában említést tett arról, hogy a helyiek a település déli irányba való nyitását, fejlődését várták az 1883-ban megépített Kőszeg–szombathelyi HÉV-től. Emellett 1908-ban létrejött a Sopron–Kőszeg vonal is. „*Kőszeg nyomasztó gazdasági helyzetében sokat várt ezen vasúttól, éppen ezért a költségek 9/10 részét a város fizette.*” Erre azért lett volna szüksége Kőszegnek, mert a szabadságharc utáni gazdasági hanyatlás bár enyhülni látszott, komoly fejlődés mégsem következett be.⁵¹⁹ A város polgárai mindent megtettek azért, hogy korábbi szerepkörüket megtartsák. Ennek eredményeként helyi tőkét fektettek be a vicinális csomópont létrehozásába, de a megépült vasutak nem az országos, hanem a megyei jelentőségű funkciók megtartásához voltak elegendők.⁵²⁰ Győri a korábbi térszervező központ jókora szerepvesztését mutatta ki a polgári korszakban. Kőszeg csupán a saját városkörnyékének a szervező szerepét tudta betölteni. Országos és regionális szempontból

511 Beluszky 2003, 169.

512 Beluszky 1990, 118.

513 Czoch–Szabó–Zsinka 1997, 39–41.

514 Győri Róbert: Térszerkezeti változások a polgárosodó Kisalföldön. In: Tér és Társadalom, 1999, 4. szám (a továbbiakban: Győri 1999), 100.

515 Gergely András: Települések, lakások és lakóik a századfordulón Magyarországon. In: Történelmi Szemle, 1971, 3–4. szám (a továbbiakban: Gergely 1971), 414–415.

516 Majdán 2003/B, 370.

517 Beluszky 2003, 169.

518 Beluszky 1990, 119–122.

519 Horváth 1930, 34–36

520 Majdán 2003/B, 369.

az elhanyagolható települések közé sorolja, mindösszesen a városi vonzókörzetét szervező településsé degradálódik.⁵²¹ Gergely Köszeget Sopronhoz hasonlóan a stagnáló városok csoportjába klasszifikálta.⁵²²

Még a jelentősebb járási székhely jellegű települések között is találunk hagyományos *kisvárosokat*, valódi polgársággal, sokoldalú városi funkcióval – ilyen például Kismarton –, de nagy többségük már községi jogállású település. Ezeket a polgári igazgatás intézményei és a helyi piacközponti szerepkör emelték szerény városi funkcióba, még ha piachely voltuknak voltak is hagyományai, mint például Kapuvárnak.⁵²³ A kisvárosok közé tartozik a téma szempontjából érintett *Kiscell* (Celldömölk)⁵²⁴ a 2293 fős népességével 1900-ban.⁵²⁵ Celldömölk az országos átlagot meghaladóan az új gazdasági viszonyok között is megtartotta és növelte funkcióit és vonzókörzetét.⁵²⁶ Majdán János szerint Celldömölk a volt mezővárosok közül a fejlesztéseknek köszönhetően növelte gazdasági–közigazgatási szerepkörét.⁵²⁷ Bácskai Vera is megállapította, hogy a vasúthálózat kiépülése Magyarországon számos, korábban korlátozottabb szerepkört betöltő település várossá emelkedését alapozta meg, amelyre jó példa Celldömölk.⁵²⁸ T. Mérey Klára szerint is a helység kereskedelmének és a közlekedésben csomóponti fekvésének köszönhető fellendülését a dualizmus periódusában.⁵²⁹ Nádasdy Lajos konkrétan meg is indokolja ennek okait. A településen bár nincs ipari üzem és gyár, a búcsújárások és a nemesdömölki artikuláris helyre áramló vallásos tömegek biztosították az áru- és pénzforgalmat a helyi iparosok, kereskedők és polgárok számára.⁵³⁰ Celldömölkön tehát egyértelműen a vasút jelentette a fejlődés zálogát. *Nezsider*ről annyit tudunk, hogy a részleges funkciókkal bíró kisvárosok körébe tartozott az 1910-es 2898 főnyi lakosságával.⁵³¹ Kisváros még *Kismarton* a 3673 és *Ruszt* az 1535 fős lakosságával 1910-ben. Majdán megállapítása szerint e két kis lélekszámú település a vasút miatt annyira veszített korábbi határ menti begyűjtőszerepéből, hogy az új közlekedési eszköz megjelenése sem tudta esetükben megakadályozni a nagyarányú gazdasági és funkcionális tévesztést. Ez főként annak az eredménye, hogy a távolsági kereskedelem miatt a fő terméküket, exportcikküket, a bort a korábbi felvevőpiacuk – főként Ausztria – máshonnan, akár távolabbról is be tudta szerezni.

A községi jogállású települések közül *Eszterháza* kiemelendő, ahol a működő nagybirtok üzemi igényei és a tulajdonos vállalásai is előidézték a vasúti csomópont kialakulását. Ugyanitt és *Pándorfalu* határában jött létre vasúti csomópont, de mindkét esetben létezett korábban már fővonalis állomás, majd ebből kiindulva jött létre később – az általam is vizsgált – vicinális vasút. Végül *Répcelak* azért releváns, mert HÉV-ek csomópontja hozta

521 Győri 1999, 100.

522 Gergely 1971, 415.

523 Beluszky 2003, 169.

524 1904-től Celldömölk, Kiscell Nemesdömölkkel és Pördömölkkel való egyesítése után.

525 Beluszky 1990, 125.

526 Majdán 2003/B, 367.

527 Majdán 2003/B, 370.

528 Bácskai Vera: Városok Magyarországon az iparosodás előtt. Bp., Osiris Kiadó, 2002, 167.

529 T. Mérey Klára: Dunántúli kisvárosok típusai a dualizmus idején. In: Mikó Zsuzsa (szerk.): Mezőváros – kisváros. Debrecen, Csokonai Kiadó, 1995 (Rendi társadalom – polgári társadalom, 4.), 51.

530 Nádasdy Lajos: Celldömölk fejlődéstörténete a kiegyezéstől a városi rangig (1867–1979). Celldömölk, k. n., 1994 (a továbbiakban: Nádasdy 1994), 18.

531 Beluszky–Győri 2005, 226.

létre. *Fertőszentmiklóssal* ilyen perspektívában nem foglalkozott még kutatás. Majdán végkövetkeztetése, hogy Eszterháza új funkciókat szerzett a vicinális vonala révén és kiemelkedett a környezetéből. Pándorfalu és Répcelak a korszak végére olyan jelentős központtá vált, hogy esetükben felmerült a járási centrumok áthelyezésének vagy új egység kialakításának lehetősége.⁵³²

Beluszky másik kutatása a városok komplex típusait vizsgálta. Eszerint 1900-ban településföldrajzi szempontból a településhálózat elemeinek legfontosabb jellemzője a hálózatban elfoglalt hely és az egyes szerepkörök súlya által kialakított szerkezet volt. Az osztályozás szerint az alábbi típusok voltak: 1. főváros, 2. a) városi társadalmú, jelentős városi tradíciókkal rendelkező, urbánus megjelenésű nagy- és középvárosok (Pozsony és Sopron), 2. b) városi társadalmú, mezővárosi múltú, urbánus megjelenésű nagy- és középvárosok, 3. hiányos városi társadalmú, központi szerepkörű közép- és kisvárosok, 4. a tradicionális kisvárosok (Kőszeg), 5. városi jogú, de városi szerepkört nem, vagy alig betöltő települések, 6. szerényen polgárosodott, de jelentős igazgatási-adminisztratív szerepkört betöltő városok, 7. „új” igazgatási-piaci kis központok (Kiscell), 8. mezővárosok (Csepreg), 9. gyáripari városok.⁵³³

Rechnitzer János rámutatott arra, hogy a Nyugat-Dunántúlon 1910-ben Sopron megyében csak egy törvényhatósági jogú város volt. Vas megye területén két (Kőszeg és Szombathely) rendezett tanácsú város található. Az ilyen státuszú települések közé tartozott még a Sopron vármegyei Kismarton és Ruszt. Az 1910. évi népszámlálás adatai szerint Sopron a térség egyik legiparosodottabb megyéje. A városban a kereső népesség 20–25%-a dolgozott az iparban. Ezt a megyét Moson és Vas követte, ahol ez az arány 15–20%-os volt. Nyugat-Dunántúl iparosodottabb, mint Baranya-Tolna kivételével az egész Balatontól délre fekvő országrész, Horvát–Szlavonország, az Alföld nagy része, Erdély és Kelet-Magyarország. Ugyanakkor Budapesten, a fővárost környező településeken és Magyarország nehézipari gócpontjait jelentő északi megyékben a foglalkoztatottak több mint 30%-a dolgozott az iparban, és ezzel az aránnyal Sopron megyét is lekörözték. Nyugat-Dunántúlon az ipari foglalkoztatottak száma 1890 és 1910 között rohamosan nőtt, de ez leginkább Győr városának köszönhető, míg Sopron megyében 32%-kal, Vas megyében 17%-kal nőtt az ipari keresők száma ebben a két évtizedben.⁵³⁴

Győri Róbert az 1910-es népszámlálás adataira támaszkodva készítette el a 19. századi Magyarország regionális különbségeit vizsgáló tanulmányát.⁵³⁵ Ennek kiindulópontja a Beluszky Pál által szerkesztett, a modernizáció területi különbségeire fókuszáló elemzés, ahol a szerző a 64 vármegyét nyolc régióba vonta össze. A Nyugat-Dunántúlt e helyütt Pozsony, Moson, Sopron, Győr, Komárom, Esztergom, Vas és Veszprém megyék alkották. Beluszky a területet „*modernizációs ékként*” aposztrofálja. Forgalmi helyzete az állam-

532 Majdán 2003/B, 364., 369–370.

533 Beluszky 2003, 176–181.

534 Rechnitzer 2007, 28–29.

535 Győri Róbert: Kérdések és válaszok a 19. századi magyarországi modernizáció regionális különbségeiről. In: K. Horváth Zsolt–Lugosi András–Sohajda Ferenc (szerk.): Léptékváltó társadalomtörténet. Tanulmányok a 60 éves Benda Gyula tiszteletére. Bp., Hermész Kör–Osiris Kiadó, 2003 (a továbbiakban: Győri 2003), 329–344.

alapítás óta kitűnő, hiszen Bécs és Budapest között a Duna mindkét partján kiépültek közlekedési folyosók, de a folyón való vízi közlekedést sem szabad elfelejteni. Ennek következtében hamar megindult itt a modernizáció, ami pozitív hatást gyakorolt az urbanizációra, regionális centrumok (Pozsony), fejlett megyeszékhelyek (Sopron, Szombathely) és sokrétű városi funkciókat ellátó járási székhelyek is kialakultak. A vizsgált vármegyék közül Mosonban nagyváros hiányában alacsonyabb az urbanizációs szint, de Pozsony, Sopron, Győr és Bécs közelsége ellensúlyozta ennek hatását.⁵³⁶

Győri ezt a területi felosztást alkalmazva a településszerkezet modernizációját befolyásoló hatásokat ismertette a 6 éven felüli népesség számának és írni–olvasni tudásának bemutatásával. Ezek alapján Nyugat-Dunántúl előkelő helyen szerepel az általa felállított sorrendben. Véleménye szerint a régió településszerkezeti hatása enyhén negatív, tehát kedvezőtlenebb az országosnál, a területi hatás mértéke viszont minden más régióét felülmúlja, köszönhetően előnyös fekvésének és kedvező helyi adottságainak.⁵³⁷ Így bár a Győri által vázolt területi egység nagyobb, mint a kutatás tárgyát képező régió, mivel azonban Sopron, Moson, Vas vármegye és Pozsony városa is Nyugat-Dunántúlhoz tartozott, megállapítható, hogy a vizsgált térség szintén előnyös adottságokkal rendelkezett.

Az északnyugat-dunántúli területet illetően elmondható, hogy Pozsony a korszakban már egyértelműen jelentős iparral rendelkező centrum,⁵³⁸ ahol a mezőgazdaság csak másodlagos termelési tényező. A városban szükséges termények és élelmiszerek egy részét a környező településekről hozták be. A korszakban már egyértelmű Pozsonnyal kapcsolatban Pisztory Mórnak, a Pozsonyi Jogakadémián statisztikát és közigazgatási jogot oktató korábbi egyetemi tanárnak a kijelentése, hogy a település fejlődése nem a földműveléstől, hanem az ipartól és a kereskedelemtől függött. Az ipart tekintve Pozsony Magyarország egyik fontos centruma, számos jelentős iparteleppel. E termékek piaca rendkívül széles, hiszen Magyarország, Ausztria és tulajdonképpen egész Európa is beletartozik, de Pisztorynak vannak arról is információi, hogy a helyi nagyipar áruit eljuttattak Kis-Ázsiába, Indiába, Egyiptomba, USA-ba, Dél-Amerikába, sőt, még Ausztráliába is. A kisipar azonban Bécs közelsége miatt nehéz helyzetben volt a korszakban is. A városban a gabonapiac és a marhavásár jelentősége nem csökkent a vizsgált időintervallumban.⁵³⁹

Vas megyében 1920-ra a mezőgazdaság és az állattenyésztés mellett az ipar fellendülése is megfigyelhető. Ennek két oka van: 1. az állam is ösztönözte az ipar fejlődését, 2. a nyugati tőkések a jobb profit reményében a hozzájuk közelebb fekvő határvidékek kedvező adottságú településeit megkeresve telepítették le termelőegységeiket, és itt olcsóbb volt a munkaerő is. Ez idézte elő Vas vármegye (közép)iparának fejlődését többek között Szombathelyen, viszont Kőszeg és Kiscell visszamaradtak a külföldi kereslet hiányában e korszakban. Mindazonáltal e vármegye korszerű mezőgazdaságának (például az ikervári

536 Beluszky Pál: Egy felsiker hét stációja (avagy a modernizáció regionális különbségei a századelő Magyarországin). In: Dövényi Zoltán (szerk.): Alföld és nagyvilág. Tanulmánykötet Tóth Józsefnek. Bp., MTA FKI, 2000., 299–326.

537 Győri 2003, 333., 338.

538 Beluszky Pál: Magyarország ipara a századelőn. In: Beluszky Pál (szerk.): Magyarország történeti földrajza, I. kötet. Bp.–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2005 (a továbbiakban: Beluszky 2005), 441.

539 Pisztory 1891, 5–47.

Batthyány-uradalomban használtak először Magyarországon elektromos cséplőgépet 1897-ben)⁵⁴⁰ és fejlődő iparának köszönhető kereskedelmi fellendülését.⁵⁴¹ A korábban saját szükségletre való termelésből a korszakban megkezdődik a piacra és a nyugati exportra történő nyitás, amelyet főként a közlekedési viszonyok átalakulása tett lehetővé.⁵⁴² Sopron vármegyében is fejlődésnek indult az ipar, azonban a területnek a határhoz való közelség miatt komoly és gyakran leküzdhetetlen konkurenciát jelentett a leginkább a kis- és középipart veszélyeztető Ausztria. A gyáriparat tekintve a korszakban jelentős vállalatok tűntek fel már többek között – az ekkorra már jelentős iparral rendelkező⁵⁴³ – Sopronban, Kapuváron és Kismartonban, és sokszor kapcsolódtak ezek a fejlett mezőgazdasághoz. Megállapítható, hogy ennek ellenére az iparnak egyelőre nem sikerült megváltoztatnia a mezőgazdaság vezető szerepét a korszakban Sopron vármegyében. A kereskedelem Vas vármegyéhez hasonlóan átforgalmódott, hiszen a vasút megjelenése után a helyiek termékei nyugatra, Bécsbe, Franciaországba, Németországba és Svájcba is eljutottak innentől.⁵⁴⁴ Moson vármegyében a mezőgazdaság, és azon belül az állattenyésztés, 1880 után is húzóágazat volt, a terület megtartotta agrárjellegét.⁵⁴⁵ Az ipari fejlődés lassan indult el és az agrárium számára szükséges igényeket elégitett ki bányatermékek hiányában.⁵⁴⁶ Ez főként a mezőgazdasági gépgyártásban, a cukortermelésben és az élelmiszergyártásban nyilvánult meg. Emellett még a téglagyártás és a könnyűipar is megemlítendő.⁵⁴⁷ Egyes iparágakat részben a külföldről beköltözött idegenek honosítottak meg, mint például a Hamburgból Mosonba költöző, mezőgazdasági gépgyárat alapító Kühne Ede. A korszakban is részint a közvetítő kereskedelem, részint a helyben megtermelt javak általában nyugatra, főként a bécsi, trieszti és salzburgi piacra történő szállítása dominált a megyében.⁵⁴⁸ Itt kiemelendő Frigyes főherceg – különben Moson vármegyét nagy részben lefedő – mintagazdasága, aki terményeit és termékeit egyértelműen az osztrák fővárosban értékesítette.⁵⁴⁹ Az uradalom európai szemmel nézve is híres volt. Itt az ipari tevékenységek mellett főként élelmiszer-feldolgozás folyt széles körben.⁵⁵⁰ E két vármegye, Sopron és Moson alkotta az ország minden tekintetben legfejlettebb alrégióját. Ezt annak köszönhetik többek között, hogy itt volt a legmagasabb egy keresőre és egy lakosra számított, nettó termelési érték. Moson az ország legjobb teljesítményt nyújtó megyéje volt a 20. század elején, mert az egy főre jutó bruttó és nettó termék tekintetében az első helyet foglalta el. Emellett korszerű művelési rendszerrel rendelkezett, amelyet fokozott még az országos átlagot

540 Kalocsai Péter: A Batthyányak szerepe a Nyugat-Dunántúli modernizációjában. In: Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények, 2008, 1. szám, 72.

541 Horváth 1980, 98–101.

542 Horváth Ferenc: Vas megye közgazdasági viszonyai a dualizmus idejében. II. In: Vasi Szemle, 1980, 2. szám, 247.

543 Beluszky 2005, 441.

544 Berényi 1895, 50–60.

545 Thullner István: A mosoni kézműipar és a mosoni gyárak. In: Thullner István–Tüba László (szerk.): Moson évszázadai. Tanulmányok és kismonográfia Moson település és Moson vármegye múltjából a kezdetektől 1946-ig. Mosonmagyaróvár, Mosonmagyaróvár Város Önkormányzata és a Mosoni Polgári Kör, 2010, 164–166.

546 Haller János: Moson vármegye történelmi földrajza. Mosonmagyaróvári Helytörténeti Füzetek IX. Mosonmagyaróvár, Mosoni Polgári Kör–Mosonmagyaróvári Múzeumbarátok Egylete–Mosonmagyaróvári Múzeum Alapítvány, 1998 (a továbbiakban: Haller 1998), 107.

547 Ivánfy 1896, IV. fejezet, Adalékok mosonymegye gyár és kézműipar történetéhez, 8–13.

548 Haller 1998, 107–117.

549 Ivánfy 1896, IV. fejezet, Frigyes cs. és kir. főherceg magyaróvári mintauradalmá, 15.

550 Kettinger 1991, 21.

kétszeresen meghaladó műtrágyahasználat is. Továbbá kimagaslóan jó volt – ahogy az előbb már olvashattuk – a terület mezőgazdasági gépellátottsága, szállítási infrastruktúrája, állatsűrűsége és a vetésszerkezete is.⁵⁵¹



Mindent összevetve megállapítható, hogy a vizsgált területen – a korszakban már komoly ipari centrumnak minősülő Pozsonytól eltekintve – csak lassan indult meg az iparosodás, de a területen továbbra is a mezőgazdasági termelés élvezett alapvetően prioritást, főként a természeti adottságokból fakadóan.

E térség és a vasút térszervező hatását vizsgálva nem lehet elmenni a vásárok és búcsúk szerepe mellett. A választott településeket és a térképet⁵⁵² megvizsgálva arra a következtetésre jutunk, hogy a vásár- és búcsútartó helyek meglehetősen sűrűn helyezkedtek el a későbbi vonalak mentén.⁵⁵³ Ezt Kövér György megállapítása is alátámasztja, miszerint a vásárhelyek legerőteljesebben a déli és az északnyugati határsávon sűrűsödtek be.⁵⁵⁴ Ezek közül a vasúttal nem rendelkező helységek joggal tartották igényt a vaspályára, a többi esetében piacuk bővülését várhatták tőle.



A vásárok mellett az iskolák léte is hasonlóan fontos tényező egy település életében. Ezekbe nemcsak a helyiek jártak, hanem a környék diákjai is. A vasút kiépülése megkönnyítette a vidékiek iskolába járását, az intézmények könnyebb elérhetőségét. A választott településeket megvizsgálva (lásd: térkép)⁵⁵⁵ eléggé tarka képet kapunk. Pozsony, Sopron és Kőszeg meglehetősen kilóg az összes többi közül. Az elsőben a jogi akadémiától az elemi iskoláig minden megtalálható, míg Sopronban a hittudományi főiskola,⁵⁵⁶ Kőszegen a gimnázium a legmagasabb szintű oktatási hely a 20. század elején. A rendelkezésre álló információk alapján az is megállapítható, hogy a kisebb városok közül Kismarton katonai és polgári, Ruszt elemi iskolával bírt.⁵⁵⁷ A volt mezővárosok közül az elemi mellett polgári iskola működött Celldömölkön 1912-től,⁵⁵⁸ Nezsiderben viszont a korszakban csak elemi.⁵⁵⁹

551 Nagy Marianna: Magyarország mezőgazdasága a 20. század elején. In: Beluszky Pál (szerk.): Magyarország történeti földrajza, I. kötet. Bp.–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2005, 374–375.

552 A 19. századi vásár- és búcsútartó helységek a választott települések közül. A térképet készítette Jéger Gábor.

553 Ezek közül Kiscell és Kismarton minősült búcsújáró és vásártartó helynek is, a többi településen országos, illetve hetivásárokat tartottak.

554 Kövér 1982, 85–86.

555 A piros szín a legmagasabb szintként a felsőfokú oktatási intézményre, így a jogi akadémiára és a hittudományi főiskolára; a zöld a gimnáziumra; a sárga a polgári iskolára; a kék az elemi iskolára utal. A térképet készítette Jéger Gábor.

556 Beluszky Pál–Nagy Mariann: Magyarország oktatásügye. In: Beluszky Pál (szerk.): Magyarország történeti földrajza, II. kötet. Bp.–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2005, 131–142.

557 Thirring Gusztáv: A magyar városok statisztikai évkönyve, 1. évfolyam. Bp., Székesfőváros Házinyomdája, 1912 (a továbbiakban: Thirring 1912), 468–469.

558 Nádasdy 1912, 24.

559 Haller 1998, 288. Nezsiderben 1928-ban alapítottak polgári iskolát. In: Perschy, Jakob: Die Schulstadt. In: Gmsz, Sepp (szerk.): 800 Jahre Neusiedl am See: Eine Stadtchronik. Neusiedl am See, Stadtgemeinde Neusiedl am See, 2009, 275.

A községekben: Fertőszentmiklóson, Eszterházán, Répcelakon és Pándorfaluban elemi iskolák voltak ekkortájt.⁵⁶⁰ Ezekből megállapítható, hogy a három nagyobb városon kívül az oktatást tekintve Kismarton és Celldömölk jelentős, ahol polgári iskola is működött. A vasúttervezésnél az is egy szempontnak számított, hogy a település rendelkezik-e polgári iskolával? Ha nem is ezen múlt feltétlenül a végleges irány kijelölése, a vaspálya kiépítése jócskán megkönnyítette az intézmények elérését, így ez is egy érv lehetett. Más települések viszont miután központi szerepkörűvé váltak – akár a vasúti csomóponti jellegük miatt –, kaptak polgári iskolát, így Celldömölk is.

A térség településhálózatának és területi tényezőinek vázolása után vizsgáljuk meg, milyen vasútvonalak jöttek létre a korszakban, és azok milyen hatással voltak az érintett terület és helységek fejlődésére. Új fejezet kezdődött a magyar vasútépítés történetében 1880-ban, hiszen az országrészeket átívelő fővonalak mellett megkezdődött a fővonalak forgalmát ugrásszerűen megnövelő mellékvonalak (helyiérdekű vasutak) kiépítése is.⁵⁶¹ Elsőként a nagy saját tőkével és kiváló osztrák banki kapcsolatokkal rendelkező Kőszeg polgárai kezdeményezték helyiérdekű vasút építését,⁵⁶² melyet 1883. augusztus 1-jén Kőszeg és Szombathely között üzembe is helyeztek. Ezután 1888-ban adták át a forgalomnak a Szombathely–pinkafői HÉV-et. A területet részlegesen érintő Boba–Jánosháza–Sümegegy vonal 1889-ben nyílt meg. Pozsony első vicinálisa 1891-re készült el a város és Porpác között, és ez volt a későbbi Pozsony–szombathelyi HÉV. Az ennek mentén található települések közül a későbbi Fertővidéki HÉV egyik állomása, Répcelak is ekkor kapott először vasutat. Ez a vasútvonal a Kisalföldet teljesen átszelte. Majd 1894-re elkészült a Szombathely és Rum közötti szakasz is. Pozsony és Dunaszerdahely viszonylatban adtak át vicinális 1895-ben. A vizsgált térség szempontjából fontos év 1897, hiszen ekkor két HÉV-et helyeztek üzembe: a fertővidékit (Kiscell–Eszterháza–Pándorfalu) és a sopron–pozsonyit. Így Sopron sem maradt sokáig vicinális vasút nélkül, de ezzel nem fejeződött be a sor annak ellenére, hogy a 19. század végére a fő HÉV-építési láz lezárult a régióban az 1899-es Körmen–Németújvár szakasz átadásával. A 20. század elején további három vicinális vasutat építettek meg: 1907-ben a Körmen–Muraszombattal, 1908-ban a Sopron–Kőszeggel,⁵⁶³ végül 1913-ban Zalabért Sárváron, Bükön és Csepregen át Kőszeggel összekötő szakaszt.⁵⁶⁴ Érdekességként itt elmondható, hogy a térség korábbi fontos mezővárosa, Csepreg csak ekkor kapott közvetlenül vasutat (ekkor is csak egy mellékvonalra került) és ez is hozzájárult ahhoz, hogy „hanyatló” központi helyé vált a korszakban.⁵⁶⁵ Ezzel kialakult az északnyugat-dunántúli térség vasúthálózata. Ehhez annyi kiegészítés tartozik még, hogy 1884-ben indult meg a forgalom az Újszőny–Kelenföld

560 Németh Ildikó: Süttör–Eszterháza–Fertőd iskoláinak története. In: Bertha János (szerk.): Fertőd, Süttör–Eszterháza évszázadából. Tanulmányok. Bp., Hazánk Kiadó, 2006, 197–211., Béres Beatrix, et alii: Répcelak története. Répcelak, Répcelak Nagyközség Önkormányzatának Képviselő-testülete, 1997 (a továbbiakban: Béres 1997), 19–21. Rozsonits Géza: Fertőszentmiklós rövid története és látványai. Fertőszentmiklós, k. n., 1992, 60.

561 Majdán 1986, 453.

562 Majdán 2003/B, 364.

563 Frisnyák 2001, 81., 93–94., 107., 112., 121., 125., 133., 135.

564 Czére 1997, 50.

565 Beluszky 2003, 312.

fővonalon.⁵⁶⁶ Ezzel létrejött Bécs és Budapest között a közvetlen vasúti összeköttetés a Duna jobb partján. Majdán megjegyzi, hogy tulajdonjogi és működési szempontból a legbonyolultabb vasúthálózat a – vizsgált térséget is magában foglaló – Dunántúlon volt.⁵⁶⁷

Rendkívül értékes forrásnak minősül az Edvi Illés Sándor vezetésével lezajlott, az államvasutak és a kezelésükben lévő HÉV-ek áruforgalmát rögzítő 1895-ös adatfelvétel.⁵⁶⁸ E munka egyúttal az adott terület, település mezőgazdasági, erdészeti, állattenyésztési, bányászati, ipari és kereskedelmi viszonyait is ismerteti.⁵⁶⁹ Érdemes megvizsgálni az összeírásban a vizsgált három vicinális megépítése előtt vasúttal rendelkező és szereplő településeket. A GYSEV és a Déli Vasút nem képezte a felmérés tárgyát, így a két társasághoz tartozó falvak és városok e helyütt nem fellelhetők. Először a „*Budapest–Lajta–Bruck*” vonal egyik állomását, *Pándorfalut* emelném ki. Edvi megemlíti, hogy maga a szakasz egy gyér népséggű területet szel át, ahonnan csak Győr kiemelkedő. A lakosság nagy része földműveléssel foglalkozik. A feladott áruk listájából kiderül, hogy a település főként Ausztriába exportálta terményeit. Ezek között találunk búzát, árpát, zabot, rozst, babot, cukorrépát, majoránát, bort, friss gyümölcsöket, szalmát, nádat, állatokat, tojást, tejet, bőrt, csontot és követ. A legjelentősebbek ezek közül a gabonanövények különböző fajtái voltak, míg behozatali oldalon a cukor, szövet, szesz, liszt, olaj, kőolaj, szén és műtrágya szerepelnek, melyek főként Ausztriából, Győrből és Triesztből érkeztek a faluba. Megállapítható, hogy Pándorfalu a Fertővidéki HÉV megépülése előtt is jelentős vasúti forgalmat bonyolított le főként a Monarchián belül Ausztriával.

A Fertővidéki HÉV vonalvezetése szempontjából további két települést is érintett vasút korábban. *Répcelakot* az 1891-ben felavatott Pozsony–szombathelyi HÉV (Dunántúli HÉV Rt.) vonala keresztelte. A falu akkortájt kevésbé volt jelentős, mint a korábban említett Pándorfalu. Kiviteli áruik között búza, árpa, cukorrépa, lőtt vad és szarvasmarha található, melyeket részben Ausztriába szállítottak, viszont a helyben megtermelt cukorrépa legnagyobb mennyiségben Magyarországra került. A bevittet tekintve sincs jelentős árulista: tűzifa, szén és gazdasági gépek érkeztek főként belföldről.⁵⁷⁰ Répcelak tehát a település kisebb méretéből és lakosságából fakadóan is kevésbé meghatározó tényező, mint Pándorfalu, de később kihasználta a vasúti csomópont adta lehetőségeket.

A másik, a könyvben tárgyalt vicinális útjába eső település a „*Győr–gyanafalvi*”⁵⁷¹ vonal egyik állomása, *Kiscell*. Ezen keresztül bonyolódott Győr, Veszprém és Vas vármegye kereskedelme és „*Szíriával létesít összeköttetést*”. A Kiscellben megtermelt és az onnan elszállított javak listája tekintélyes és hasonlóságot mutat Pándorfalualal: búza, rozs, árpa, zab, repce, burgonya, cukorrépa, szalma, vágóállatok (a legjelentősebb a csirke), tojás, zúzott

566 A budapest–újszónyi vasút megnyitása. In: Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1884. július 13., 82. szám, 688.

567 Majdán 1986, 456.

568 Edvi 1896, I.

569 Majdán János: A vasutak közzetszervező hatása az Alföldön. In: Majdán János: Modernizáció – vasút – társadalom. A tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010 (eredetileg megjelent: Az Alföld történeti földrajza. Nyíregyháza, 2000, II. kötet, 30–46.), 21.

570 Edvi 1896, I. 365., 385., 407.

571 Első részét Győr és Szombathely között 1871. október 1-jén, míg a Szombathely és Gyanafalva közötti szakaszt 1872. szeptember 1-jén nyitják meg. In: Frisnyák 2001, 63., 65.

bazaltkő, téglá, épületfa és különböző asztalosipari termékek, melyek mind belföldre, mind Ausztriába kerültek nagy mennyiségben. A behozatalt tekintve az épületfa, tűzifa, szén, liszt, só, sör és szesz szerepel az összeírásban, és ezek főként magyar településekről kerültek Kiscellbe.⁵⁷² Majdán Jánosnak a Celldömölk vonzáskörzetével kapcsolatos tanulmánya hangsúlyozza, hogy a település fejlődését mind a kortársak, mind az utókor szakemberei a vasúthoz kötik, hiszen a korábban önálló településeket ez vezette el az 1904-es egyesüléshez. Kis túlzással szerinte a vasút alakította ki Celldömölköt és ezért szokták említeni a vasúthálózat-fejlesztések hatásvizsgálatakor. Emellett Székesfehérvár irányából 1896-tól is keresztezte egy vonal, így vasúti csomóponttá alakult, de ez nem volt elég a várossá válásához. Csak a szomszédaival történő egyesülése hozta el a kistérségi központtá való formálódását. Majdán végkövetkeztetése, hogy a település által vasúton lebonyolított forgalom mértéke a falvakhoz képest jelentős volt, másodsor a mezőgazdasági struktúraváltás is tetten érhető, tehát a gabonaneműek továbbra is jelen vannak, de feltűnnek a polgárosodó lakosság igényeire szabott speciális termékek is. Végül a fogyasztási struktúra megváltozását emeli ki, tehát, hogy az önellátás mellett megjelenik az áruk behozatala is.⁵⁷³ A település jelentős kereskedelmet bonyolított le és kihasználta a vasút adta szállítási lehetőségeket. Kijelenthető, hogy – a később megépített Fertővidéki HÉV vonalán is megtalálható – Pándorfalu, Répcelak és Kiscell (Celldömölk) korábban rendelkezett már vasúti összeköttetéssel. Ebből profitáltak is többé-kevésbé, és idővel kisebb-nagyobb vasúti csomópontként funkcionáltak már.

A Sopron–pozsonyi HÉV vonalát tekintve Edvi összeírása először *Pozsony-Újvárost*⁵⁷⁴ említi. A település a Dunántúli HÉV Rt. északi végpontja volt. Az innen elszállított áruk: zöldségek és kerti vetemények, tenyészlő, épület- és hosszfa, faggyú, cukor- és fűszeráru, fedéllemez és vashulladék. Ebből kitűnik, hogy a város feldolgozóipara által megtermelt javak kerültek be leginkább a vagonokba, melyek az utóbbi kivételével mind belföldre kerültek. Behozatali oldalon a vizsgált térségből származó olajfa és a bor szerepel nagyrészt, és épületfa Erdélyből. *Pozsonyligetfalu* merőben más képet mutat. Az innen elszállított áruk között szerepelt a búza, az árpa, a tengeri, a cukorrépa, a burgonya, a petrezselyem, a sárgarépa, a gránit burkolatkő, a téglá, a hosszfa és a lőtt vad. Ezeket a cukorrépa és a burgonya kivételével belföldre továbbították, míg a többbit Ausztriába. A beszállított termékek listája jelentősebb: tengeri, búza, burgonya, hosszfa, gépek, műtrágya, olajpogácsa, járművek, bor, cement, kőszén és répaszelet főként Magyarországról.⁵⁷⁵ Így a két település is hamar bekapcsolódott a vasúti vérkeringésbe, ezáltal kereskedelmük egy tekintélyes részét a kötöttpályás közlekedési eszközön keresztül bonyolították le. Míg Pozsonyligetfalu a korábban fent említett településekhez hasonló árucikkeket adott fel vasúti szállításra, addig Pozsony-Újváros leginkább késztermékeket.

572 Edvi I. 1896, I., 423., 432.

573 Majdán 2003, 58–62.

574 A vasút Pozsony-Újváros és Pozsonyligetfalu között a Dunántúli HÉV Rt. Pozsony–Porpác vonalát használta. In: Kubinszky 2009, 98.

575 Edvi 1896, I., 404.

Érdeemes egy pillantást vetni *Pozsony*ra is. A város számottevő fel- és leadási árulistával rendelkezett. A 73%-os külföldre, zömmel osztrák célállomásokra irányuló⁵⁷⁶ feladott áruk között megtaláljuk a gabonanövényeket, a burgonyát, a legfontosabb zöldségeket, a bort, a sört, a szeszt, a vágóállatokat és az ebből származó termékeket, a malátát, a finomított cukrot, a sót, a lisztet, a dohányárut, a kétszersültet, a kóolajat, a szappant, a fagygyút, a fa-, kémiai, ruha-, gép- és papíripari termékeket és a gyógyászati növényeket. Ezek elszármazási helyei is tarka képet mutatnak, hiszen mind a belföldi, mind a Monarchián belüli, végül a vámhatáron kívüli szállítás is szerepel az összeírásban. A behozott javak listája még veretesebb: gabonanövények, vágóállatok, tejipari termékek, trágya, dohány, liszt, papír-, vas-, kémiai, fa-, építőipari termékek, érc, szén, só és gyógynövények. Ezek egyrészt a Monarchián belülről, legnagyobb részben a vámhatáron kívüli, főként nyugatra és északra található területekről származtak.⁵⁷⁷ Pisztory Mór az 1877 és 1886 közötti időszakra vonatkozóan összeállította Pozsony városának áruforgalmi adatsorát is. Bár az eredmények a gőzhajóval történő szállítással együtt értendők, a kép egyértelműen növekedő tendenciát mutat. Míg 1877-ben a behozott áruk mennyisége 747.000 métermáza⁵⁷⁸ volt, ez 1886-ra 1.375.649-re emelkedett.⁵⁷⁹ Megállapítható tehát, hogy Pozsony Magyarország egyik, a vasúton élénk kereskedelmet lebonyolító központjának minősül az adott korszakban. Vonzáskörzete kiterjedt a vámhatáron kívüli nyugati és északi területekre is.

Pándorfalu, Répcelak, Kiscell, Pozsony-Újváros, Pozsonyligetfalu és Pozsony vasúti kereskedelméről és áruszállításáról is képet kaphattunk az összeírás alapján. A munka hiányossága, hogy személyszállítási adatokat nem publikál. A Fertővidéki, Sopron–pozsonyi és Sopron–kőszegi HÉV-ek szempontjából természetesen minden települést nem említ részint azért, mert vagy nem rendelkezett az adott helység a korszakban még vasútállomással, részint nem a MÁV égisze alá tartozott az adott városban található állomás, így például Sopron kimaradt a felbecsülhetetlen értékű munkából.

A vasút térszervező hatása e korszakban már teljesen egyértelmű volt, amelyre Győri Róbert is rámutatott egy tanulmányában. A megállapítása szerint a vasút dinamizálja a gazdasági életet és az egész teret átformálja. A közlekedés felgyorsul, a városi vonzókörzetek új területeket érnek el és megélnéki a vidékek gazdaságát. Országos piacot teremtenek, a korábbi archaikus táji munkamegosztást felszámolják és településfejlesztő hatásuk is vitathatatlan. A szerző utal Beluszky megállapítására: „*A vasút is épít várost, és a város is épít vasutat*”.⁵⁸⁰ Az 1910-ben Edvi Illés Aladár és Méhely Kálmán tollából megjelent az ipar és a vasút egymásra való hatását vizsgáló monográfia is kiemeli, hogy „*a mint a vasutaink fokozatosan kiépülnek, újabb és újabb vidékek nyíltak meg s kapcsolódtak a nemzet, a világ gazdasági életének hálózatába*”. Az ipartelepkektől kezdve a vasutak mellé fognak letelepedni. „*Az ipar lassanként nálunk is odahagyja félreeső csöndes völgyeit s mindinkább a vasutak által megjelölt kereskedelmi vonalak felé húzódik. Jó vasúti gócpont már önmagában is nagy nyereség, s így erős vonzóerő az iparvállalatok*

576 Frisnyák 2003, 313.

577 Edvi 1896, II., 123–124.

578 1 métermáza = 100 kg.

579 Pisztory 1891, 45.

580 Győri 1999, 98.

létesülésére, míg másrésről a legkitünőbb természetes kincsek is értéktelenek, ha a vasút meg nem közelítheti.”⁵⁸¹ A szerzők azt is hangsúlyozzák, hogy hazánkban a vaspályának lényegesen nagyobb a jelentősége, mint a nyugati államok esetében, melyeknek „a hajózásra alkalmas folyói a tengerbe ömlenek s földrajzi alakjuk is kedvezőbb”.⁵⁸² Edviék véleménye szerint Magyarország egyik legkedvezőbb iparvidéke a Budapest–Pozsony–Sopron vonalon fekszik. Sopron, Moson, Vas vármegye és Pozsony város ipara számára kedvező, hogy nagy mennyiségben lehet itt tölgy-, bükk-, lomb-, vegyes és fenyőerdőt találni. Emellett a vizsgált térségben fontos szereppel bírt a cukoripar is. Míg nem volt vasút, addig a cukorgyárak közvetlenül a cukorrépatermő terület mellé telepedtek, az ország nyugati határvidékére, főként Sopron és Pozsony vármegyékbe. Miután kiépült a vasút, az anyagbeszerzést ez lényegesen megkönnyítette, így – a forrás kiadásának évében – 1910-ben 5 cukorgyár volt Sopron, 3 Pozsony vármegyében. A térségben nem elhanyagolható a főként Pozsony és Sopron városát érintő textilipar sem.⁵⁸³ Edvi és Méhely munkájából kiderül, hogy a vasúti közlekedés az északnyugat-dunántúli térség szempontjából is az ipari növekedés mozgatórugójává vált a 20. század elejére. A nyugat felé irányuló átmenő forgalom szempontjából különben fontos terület, iparilag is prosperálónak titulálható.

A gyorsuló iparosodás következtében Magyarország a korszak végére agráripari orszaggá vált. A vasúthálózat kiépülésének irányait, gyorsaságát elsősorban a mezőgazdasági termékek, főként a gabona szállításának igényei szabták meg. A Kisalföld a periódus végére hazánk legiparosodottabb területe, ahol a könnyű- és a nehézipar is képviseltette magát. A vasúti áruszállítás mellett azonban a 19–20. század fordulójára feltűnt egy új térformáló jelenség, a városi ipari üzemekbe történő ingázás.⁵⁸⁴

Mindebből megállapítható, hogy a kiépülő vasúthálózat ösztönözte a dualizmus kori városfejlődést, az abban elfoglalt pozíció kihatott a városok fejlődési lehetőségeire. Voltak olyan városok – például Celldömölk –, melyek városodását a vasút hathatósan támogatta. Kőszeg esetében viszont a kedvezőtlené váló forgalmi helyzete kétségtelenül hozzájárult a kapitalizmus kori stagnálásához, pozíciójának romlásához, gazdasági jelentőségének hanyatlásához. Tény azonban az is, hogy ezek kis forgalmú szárnyvonalak mellé kerültek.⁵⁸⁵

Az 1880 és 1920 közötti korszakkal kapcsolatban az a konklúzió vonható le, hogy a vasúthálózat az északnyugat-dunántúli térségben teljesen kiépült, és ez általában serkentőleg hatott a vonalak mentén található városok és falvak fejlődésére. Bizonyos települések jobban tudtak élni a vasút adta új lehetőségekkel és jócskán emelkedett a népességszámuk is, ilyen például Sopron, Pozsony, Eszterháza és Pándorfalu is. Mások csak kisebb hasznot hajtottak a kötöttpályás közlekedési eszköz megjelenéséből. Megállapítható, hogy mind a volt mezőváros, Celldömölk, mind a községi jogállású Répcelak valami előnyt tudott kovácsolni a vaspálya megépítéséből. Ez jelentősen átformálta a vizsgált terület térszerkezetét is. A volt szabad királyi város, Kőszeg azonban vajmi keveset profitált a vasút

581 Edvi 1910, 12.

582 Uo.

583 Edvi 1910, 13., 31., 39–40., 41–42.

584 Győri 1999, 97.

585 Beluszky–Győri 2005, 58–61.

megjelenéséből, amelynek fő oka, hogy csak másodrendű vonalakat kapott. Fertőszentmiklós nem képezte a szaktudományos vizsgáldás tárgyát, mivel akkor még az Eszterháza nevet viselte az állomása, később lett Eszterháza-Fertőszentmiklós. Kismarton, Ruszt és Nezsider a Fertővidéki és Sopron–pozsonyi HÉV-vel kapnak vasutat, így ennek hatásait később fogom részletesebben elemezni.

4. A vasút funkciói és hatásai 1920-ig

A vasút elődjének a már 16. században megjelenő, fa nyompályán közlekedő kocsik tekinthetők.⁵⁸⁶ Ezzel elindult a kötött pályán mozgó eszköz története, amely kezdetben kizárólagosan csak ipari és áruszállítási célból jött létre. Az ezzel kapcsolatos első forrás 1550-ben látott napvilágot Sebastian Münster tollából „*Cosmographia universa*” címmel. A szerző ebben a munkában bemutatja, hogy továbbítottak kocsikat az elzászi Leberthal bányában létrehozott fa nyompályán.⁵⁸⁷ A fejlődés ezután sem állt meg, hiszen a 18. század végére a bányából szenet szállító csilléket lóval, majd a napóleoni háborúktól egyre inkább gőzmozdonyokkal húzták. A „vasszekér” áruszállító funkciója mellett az emberek hamar rájöttek arra is, hogy vasutat más termék- és emberszállításra is igénybe lehet venni, meghajtástól függetlenül.⁵⁸⁸ A vaspályák szélesebb körben történő hasznosítása először a közforgalmú lóvasutak elterjedésének kedvezett.⁵⁸⁹ Az első ilyen az 1801. május 1-jén megnyíló, London mellett Croydon és Wandsworth között megépült Surrey vasút volt. A lóvontatta szerelvény már 50 utast szállított aznap.⁵⁹⁰ Majd az első gőzvontatású vasutat 1825-ben Stockton és Darlington között átadták a forgalomnak. Ez a szerelvény a kezdetekkor vegyes kocsikkal közlekedett, tehát a személy- mellett a teherkocsik is megtalálhatóak voltak rajta.⁵⁹¹ Így hamar megjelent a vasút második alapfunkciója, a személyszállítás is. A vasút fejlődése Magyarországon is hasonló utat járt be. A források arra utalnak, hogy hazánkban ugyanúgy alkalmazták a fapályán közlekedő csilléket, mint tőlünk nyugatra. A Hunyad vármegyei Brádon a 12 apostol bányában a bányászok még a 19. század végén is használtak ilyet.⁵⁹² Majd az első sikertelen lebegővasúttal való kísérletezés után, 1846-ban adták át a forgalomnak a Pozsony és Nagyszombat közötti lóvasutat.⁵⁹³ Még ugyanebben az évben megindult a közlekedés az első hazai gőzüzemű vonalon, Pest és Vác között is.⁵⁹⁴ E szerelvényeknek a kezdetekkor csak személyszállítási funkciójuk volt, de hamarosan az áruk gyors és olcsó mozgatására is igénybe vették.⁵⁹⁵ A kötöttpályás közlekedési eszközt a későbbiek során egyre szélesebb körben kezdték el használni, amely az évek múlásával funkcióinak differenciálódását, specializálódását és bővülését eredményezte.

A vasút megjelenésekor kialakult két alapfunkció az idők folyamán egyre inkább specializálódott. A teherszállításon belül a kezdetekkor már a kereskedelmi és ipari jellegű funkció dominált. A magyar vasútfejlesztés fő mozgatórugója is a kereskedelmi és ipari

586 Zelovich 1925/A, 10–11.

587 Czére 1989, 9–10.

588 Schivelbusch 2008, 11.

589 Czére 1989, 14.

590 Tanel 2007, 21.

591 Majdán 1987, 7.

592 Zelovich 1925/A, 11.

593 Mezei 1996, 11.

594 Majdán 1987, 34.

595 Mezei 1996, 299.

igények kielégítése volt. Erre Széchenyi a „*Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*” című munkájában hívta fel a figyelmet: „*a cél az ipart a termények olcsó elszállítása által fölélesztetni*”.⁵⁹⁶ Ennek eredményeként indult el az ország vasúthálózatának kialakítása, mely a többször változó hatalmi viszonyok miatt újra és újra más koncepciókon nyugodott. Az eszköz hazánk vasúttal rendelkező részein a funkciói miatt komoly hatást gyakorolt a gazdasági és társadalmi életre is, hiszen népesség-, életmód-, területbeli kiegyenlítődést eredményezett. Ennek a következménye, hogy eltűnt az éhínség Magyarországon a vasúton való, nagyobb volumenű, olcsóbb és gyorsabb élelmiszer-szállítás megindulásával.⁵⁹⁷ Robert Fogel nyomán is tudjuk, hogy a vasút elsődleges és igazi hatása az alacsonyabb szállítási költségek mellett a mezőgazdasági termékek könnyebb, gyorsabb és egyenletesebb elosztása volt. Ezt hívta ő „társadalmi megtakarításnak”, amellyel a vasút USA-ban csökkentette az inter- és intraregionális szállítás költségeit.⁵⁹⁸ Ezenfelül megkezdődött az egyes társadalmi csoportok egymáshoz való közeledése, az életfunkciók térbeli kiterjedése, növekedett az élet intenzitása és a kultúra színvonala, az embercsoportok térbelileg átrendeződtek,⁵⁹⁹ és a vasútnak árnivelláló hatása is volt.⁶⁰⁰ A vasutak kiépülése tovább mélyítette a gazdasági élet átcsoportosítását, új területeket kapcsoltak be a gazdasági élet fő vérkeringésébe, illetve lehetővé tették a lakosság átcsoportosulását.⁶⁰¹ Az eszköz megkönnyítette és meggyorsította a vásárokba és a munkába való járást, mivel növekedett az egy nap alatt bejárható távolság. Új területi központok alakultak ki, a települések átrendeződtek és nagyvárosok jöttek létre,⁶⁰² amelyek induktorai a gazdasági és területi alapon létrejött vasutak voltak. Az új közlekedési csomópontok sok város kialakulásához vagy rohamos fejlődéséhez járultak hozzá.⁶⁰³ Ilyetén módon a vasút a területfejlesztési politikára is nagy hatást gyakorolt. A korszakban a vegyes szerelvények domináltak, mindemellett voltak csak ipari vasutak is, ilyen pl. a mohács–pécsi⁶⁰⁴ és oravica–báziási⁶⁰⁵ vasút. A korábbi megállapításokból azt is tudjuk, hogy az eszköz megjelenése megelőzte hazánkban az industrializáció szélesebb kibontakozását és az iparosodás, a modern tőkés mezőgazdaság kifejlődésének is szükséges előfeltétele volt.⁶⁰⁶ Így az a következtetés vonható le, hogy a „vasszekér” elterjedésének első periódusában a kötött pályán történő teherszállításon belül két specializált funkció – a kereskedelmi és az ipari – játszotta a domináns szerepet. E funkciók gyakorlatilag egymás mellett léteztek a vasút megjelenésétől kezdve. Ebben a vállalatok voltak a kezdeményezők tudatos vasútfejlesztési politikájukkal. Az első ilyen a lóvasutat üzemeltető Pozsony–Nagyszombati Első Magyar Vasúttársaság.⁶⁰⁷ A gőzmeghajtású vasutak közül a Magyar Középponti Vaspálya Társaság kezdte el építtetni az 1846-ban átadott, Pest és

596 Széchenyi 1987, 17.

597 Czére 1947/B, 146.

598 Fogel ezzel egyúttal cáfolta a Rostow által megfogalmazott elméletet, amely a vasútnak döntő érdeme volt USA gazdaságának fejlődésében. Ugyanis szerinte a hagyományos szállítási utak is elégnék bizonyultak volna ehhez. In: Fogel 1964, 208–237.

599 Czére 1947/B, 146–147.

600 Forró 1909, 63.

601 Berend 1987, 120.

602 Czére 1947/B, 147.

603 Berend 1987, 119.

604 1857. május 2-án nyitják meg. Kezdetben kizárólag a Pécs környéki szénbányáknak a mohácsi Duna-kikötővel való összekapcsolására, melyet a Duna Gőzhajózási Társaság tartott üzemben. In: Frisnyák 2001, 42. Czére 1989, 90.

605 A vonalon a közlekedés 1854-ben indult meg. A Krassói-érchegység bányatermékeit, a nagy kiterjedésű erdők fát továbbították ezen keresztül a báziási Duna-kikötőbe. In: Majdán 1987, 62.

606 Katu 1996, 390.

607 Czére 1989, 77.

Vác közötti szakaszt, amely a Pestet Pozsonnyal összekötő pálya első részeként jött létre. A szabadságharc leverése után a vasutak az Osztrák Államvasút tulajdonába kerültek, majd e vállalat lett 1855-öt követően a fő építető és üzemeltető.⁶⁰⁸ A kiegyezés után megszokasodott a társaságok száma, és ekkor alakult meg a Magyar Királyi Államvasutak (a későbbi MÁV) is.⁶⁰⁹ A kötöttpályás közlekedési eszköz ipari funkciója végigkíséri történetét napjainkig. A keskeny nyomtávolságú közforgalmú vasutak is e célból jöttek létre már közvetlenül a kiegyezés után. E kisvasutak az ipari, erdő- és mezőgazdasági termékek szállítására rendezkedtek be, elterjedésüknek 1867 után a bányák és vasipari üzemek gyors növekedése is kedvezett. A Brenneri Kőszénbánya Társulat által 1868-ban létesített 790 milliméter nyomtávolságú lóvasút volt az első a sorban, amely a Soproni-hegységből Ágfalva állomásig szállította az árukat. Az 1869-ben Diósgyőrben megépített, a peremesi szénbányákat a vasgyárral összekötő üzemi vasútja is hasonló volt. A nehéz kocsikat először lovak vontatták, majd 1870-ben átálltak gőzüzemű meghajtásra.⁶¹⁰ A keskeny nyomtávolságú vasutak így új perspektívát jelentettek a hazai vasútépítésben. Különböző szabályok nélkül és olcsón lehetett őket létrehozni, emellett kiválóan szolgálták ki az ipari igényeket. A korszakot tehát tudatos vasútfejlesztési politika jellemezte már. Az új közlekedési eszköz kereskedelmi és ipari funkciója domborodott ki leginkább, és ez utóbbi az iparosodásra is serkentőleg hatott, de a piacok átrendeződését is eredményezte. Ezek a teherszállítás alapfunkcióinak specializált formái voltak.

Ezzel egy időben jelentkezett a vasútnak egy hatása is, hiszen az életmódhoz kötődő szolgáltatások elterjedése is ezen keresztül valósult meg akkortájt. Újfajta szolgáltatások érték el az átlagpolgárokat a kötöttpályás közlekedési eszközön keresztül. A posta már a 17. században megindult Magyarországon, majd a 18. századra az egész országot behálózó rendszere is kialakult. A rossz utak azonban megakadályozták a fejlődését, amelynek a lassúságára, drágaságára és megbízhatatlanságára sok panasz volt.⁶¹¹ A vasút a postai szállítás új alternatívájaként jelentkezett azzal, hogy ez utóbbi sokat veszített korábbi joгаiból. Mivel Magyarországon a vasutak nagy részben állami kamatbiztosítást élveztek, központi szabályozás után kötelesek voltak a postát ingyen szállítani.⁶¹² Az új eszköz biztonságos működtetése megkövetelte a távközlés fejlődését is. Először az elektromos telegráfot alkalmazták alagutaknál,⁶¹³ nem sokkal később a távírók, majd végül a távbeszélők is megjelentek. Külföldön ennek a gyakorlatban való elterjedése már az 1840-es években elkezdődött, míg hazánkba csak az 1870-es évek elejére érkezett meg.⁶¹⁴ Ennek a vasúti alkalmazása után a személyi és üzleti élet részévé vált, így a hírközlő rendszer hamar nagy gazdasági jelentőségre tett szert.⁶¹⁵ Innentől a vasút vitte a leggyorsabban a híreket, és a posta mellett a hírlapterjesztés is az új közlekedési eszközt használta, így a nagyobb vidéki városokba már reggelre megérkezettek a fővárosi vagy éppen nagyvilági

608 Mezei 1996, 23.

609 Csiba–Koltai–Mezei 1993, 19.

610 Mezei 1996, 359.

611 Mezei–Somody 1996., 8.

612 Csikvári 1882–1883, 216–217.

613 Schivelbusch 2008, 37.

614 Mezei–Somody 1996, 241.

615 Schivelbusch 2008, 38.

hírek, információk.⁶¹⁶ E hatás is a vasút korai periódusában jelentkezett mind egyetemes, mind hazai vonatkozásban. A vasút egyre sokrétűbb funkciói miatt forradalmasította a közlekedést, de a távközlés fejlődését – ezzel a gyorsabb információáramlást és könnyebb kapcsolattartást – is magával hozta, így még inkább serkentőleg hatott elterjedésére.

A következő specializált funkció megjelenése az 1870-es évekhez köthető, amikor első ízben használták a vasutat mozgósítás céljából. Az 1878-as berlini kongresszuson a Monarchia felhatalmazást kapott Bosznia-Hercegovina okkupációjára.⁶¹⁷ A bevonulás vasúton keresztül realizálódott, sőt – a szerződésben vállaltaknak megfelelően –, a Budapest–Szabadka–Zimony–Belgrád fővonal 1883-ra államvasútként megépült a Balkán és Bosznia felé vezető összeköttetés céljából. Ez volt az első, de nem ez az utolsó kifejezetten katonai logisztikai célból megépített vasút.⁶¹⁸ Forró Lajos *A vasutak, mint a modern társadalom és gazdasági élet megalkotói* című tanulmányában megjegyzi, hogy a hadügyet a vasutak teljesen átalakították, hiszen a hadviselés jellege és technikája ezáltal alapjaiban megváltozott. A csapatfelvonulás és az összpontosítás lényegesen rövidebb időt vett inentől igénybe, és az utánpótlás biztosítása sokkal könnyebben megoldhatóvá vált a vasúton keresztül. Ez alapján Forró megállapítása, hogy csökkenti a háború időtartamát.⁶¹⁹ E kijelentés a két világháború előtt született meg, azonban korántsem biztos, hogy helytálló! Az viszont kijelenthető, hogy a vasút inentől kezdve a gyors mozgósítás legfőbb eszköze lett.

A vasút általam vizsgált első korszakában a teher- és személyszállítási két alapfunkció hamar megjelent, de az első primátusa elvitathatatlan. A teherszállítás specializálódása, ipari és kereskedelmi felhasználása, majd a személyszállítás komoly hatással lesz Magyarországra is, hiszen népesség-, életmód- és területbeli kiegyenlítődést generált, az iparosodás fontos előfeltétele volt, hozzásegített egyes szolgáltatások gyors elterjedéséhez, a postaszállítás fő eszközévé vált és a területfejlesztési politikát is meghatározta. A periódus végén ismételten megjelent egy specializált funkció, hiszen a vasutat inentől már katonai mozgósításra is használták, amely új távlatokat nyitott meg a hadviselésben. Mindezekből látható, hogy a vasútnak a gazdasági mellett komoly társadalmi hatásai voltak már ebben a korszakban is.

A Baross Gábor képviselte vasútfejlesztési politika ismételten új specializált funkció megjelenését idézte elő. A későbbi miniszter a szállítás tarifáinak teljes megváltoztatását kezdeményezte. A vasút korábban drága utazási lehetőségnek bizonyult, ezért kevesen vehették igénybe. Inentől kezdve Baross szemei előtt az olcsóbb, de nagyobb forgalom elérése lebegett. Ennek tükrében a személy- és áru fuvarozás díjai szignifikánsan csökkentek, és megalkotta az ún. zónatarifa rendszerét, amely alapján nem kilométerenként, hanem szakaszonként szabta meg a szállítási költségeket.⁶²⁰ A vállalkozás sikeresnek bizonyult, különösen a nagyobb távolságokban. A személyforgalomban ez mintegy hatszoros növekedést eredményezett. A zónatarifa-rendszer Budapest fejlődésében is jelentős szereppel

616 Kaposi 2002, 221.

617 Gergely András (szerk.): Magyarország története a 19. században. Bp., Osiris Kiadó, 2005, 392.

618 Horváth Csaba Sándor: Az Osztrák–Magyar Monarchia és az Oszmán Birodalom közötti vasúti összeköttetés létrejötte. In: *Aetas – Történettudományi Folyóirat*, 2017, 1. szám, 90.

619 Forró 1909, 75.

620 Majdán János: Baross Gábor győri tevékenysége. In: Majdán 2010, 97.

bírt.⁶²¹ Ennek az új koncepciónak a következtében számottevő területátszerveződés játszódott le Magyarországon, hiszen megfizethető áron vált elérhetővé mindenki számára a hosszabb utazás, nem utolsósorban az áruszállítás is megélné. Legalább ennyire fontos már ebben a korszakban is a turizmus fellendülése, amely a vasút terjeszkedése nélkül nem történhetett volna meg.⁶²² Katus rámutatott arra egy tanulmányában, hogy a személyforgalom csak az 1890-es években indult gyors fejlődésnek, amikor az iparosodás és az urbanizáció fellendülése jelentősen megnövelte a népesség mobilitását.⁶²³ Már a 19. század végén egyre többen választották az új közlekedési eszközt, hogy eljussanak egy-egy fürdőhelyre. Baross kezdeményezése a nyaraló- és fürdőhelyekre szóló vasúti kedvezmények bevezetése is. A MÁV és a Monarchia más vasúttársaságainak vonalain 33%-os kedvezményű jegyeket lehetett váltani az egyes fürdőhelyekre. Emellett megjelent a menettérti kedvezmény is abban az esetben, ha az utas hat hét múlva (ez volt a kor átlagos nyaralási időintervalluma) indult vissza.⁶²⁴ Erre azért volt szükség, mert a fürdőkbe irányuló olcsóbb omnibuszos közlekedés sok helyen – pl. Sopronban és Szombathelyen is – komoly konkurenciát jelentett a vasútnak.⁶²⁵ Ezenfelül a vasút segítette a turizmust a nyári menetrendekkel, és időszakosan, közvetlenül a fürdőhelyek közelében megállóhelyek létesítésével.⁶²⁶ A vasút hálózatának kialakulása továbbá átrendezte a hagyományos piaci funkciókat is. A 18–19. század során a vásárfunkciók felerősödése kiválasztotta a gazdasági központokat, míg a búcsú az elmaradottabb vidékek szokása maradt. Ezek az események a termelőkön és az eladókon kívül a széles értelemben vett kereskedők is aktív szerepet játszottak. A vásárok jelentősége olyannyira nagy volt az ország élelmiszer-ellátásában, hogy a – vasúti – közlekedés is igazodott ehhez.⁶²⁷ A vasútnál ez az ún. kofavonatok elindítását is jelentette. Az új eszköz a munkába és különböző eseményekre való eljutást is megkönnyítette. Látható tehát, hogy a vasútnak innentől kezdve lesz egy specializált személyszállítási, turisztikai funkciója is. A nyaralni szándékozók nagy előszeretettel választották hosszabb és rövidebb távolságra is a kedvezményesen igénybe vehető és gyors közlekedési eszközt. Emellett a vasút megjelenése a vásárba és munkába járást is elősegítette, megkönnyítette.

Egy új időszak köszöntött be mind az ország, mind a vasút életében 1918 után. A periódus kezdetére létrejött Magyarország vasúthálózata Budapest központtal, de ez egy, az ország peremvidékeit a centrummal is összekapcsoló, centralizált struktúra volt. A padovai fegyverszünet után a vasút jelentette a Monarchiát átalakító tervek egyik legfontosabb elemét. A cseh, szlovák, román, szerb politikusok mind-mind szemük előtt tartották a vasúti pályák és a gördülőanyag jelentős részének megszerzését.⁶²⁸ Ennek következtében a Kárpát-medencére adaptált, teljesen kiépült, hazai kötőpályás hálózat megtartása illúzióvá vált. A külső hatalmi tényezők hatására felbomlott az eredeti, természetes térszerkezethez illeszkedő vasúti struktúra. Ez új dimenziót jelentett a hazai

621 Czére 1989, 103.

622 Kósa László: Fürdőélet a Monarchiában. Bp., Holnap Kiadó, 1999 (a továbbiakban: Kósa 1999), 92.

623 Katus 1996, 390.

624 Kósa 1999, 100.

625 Kalocsai 2011, 89.

626 Kósa 1999, 100.

627 Kövér 1982, 85–87.

628 Majdán 2001, 63

közlekedés életében. Az 1920. június 4-én aláírt trianoni békeszerződés a hálózat 2/3-ad részét a szomszédos, új államoknak ítélte. Legalább ekkora a veszteség a gördülőanyagokat tekintve, amelyeket a román csapatok a bevonulásukkor megrongáltak és kisajátítottak,⁶²⁹ hiszen azok a szerződés alapján a győztes felek hadizsákmányaként szolgáltak.⁶³⁰ Ez egyúttal a hazai vasút szisztematikus szétverését is jelentette. A csonka hálózat újra-élesztésére történtek próbálkozások, de a legtöbb ilyen szakaszt végül bezárták. A vasút korábbi funkcióit, ha el nem is veszítette, a háború előtti periódushoz képest csökkent a közlekedésben betöltött sokoldalú szerepvállalása.

Konklúzióként elmondható, hogy a vasút két alapfunkciója, a személy- és áruszállítás feltalálása után nagyon gyorsan, már a 19. század elején kialakult. Bár kezdetben ez utóbbi élvezett prioritást, a vasút viszonylag hamar az emberek utaztatásában is nagy szerepet vállalt. Az idő előrehaladtával további funkciók is megjelentek. Az első ízben megnyílt vasutak megépítésének mozgatórugója is mindmáig tetten érhető: a kereskedelmi és ipari jellegű funkció, amely részint kedvezett az iparosodásnak, részint a piacok átrendeződését eredményezte. A kötöttpályás közlekedési eszközt az 1870-es évektől kezdve egyre szélesebb körben alkalmazták Magyarországon, így az életmódhoz kötődő szolgáltatások megváltozását is előidézte az átlagpolgárok esetében azzal, hogy megjelenésével a posta és a távírda szorosan összekapcsolódott, ami a kommunikáció meggyorsulását eredményezte. Ugyanebben az időben kiforrálódott a katonai logisztikai funkciója is, főként az 1878-as boszniai bevonulást elősegítve. A vasút a század végére, Baross közlekedéspolitikájának köszönhetően fellendült. Az új tarifapolitika elősegítette a fürdő- és nyaralóhelyek vasúton történő könnyebb és gyorsabb elérését, de az ipari szállítmányok továbbítása is olcsóbbá vált. A vasút virágzása az első világháború végéig tartott. A trianoni békeszerződéssel az antanthatalmak elcsatolták az országnak és vasútvonalainak 2/3-ad részét. Ez a döntés a teljesen kiépült és jól működő vasúthálózatunkra nézve katasztrofális hatással volt, amelynél leginkább a szomszédos, új országok igényeit vették csak figyelembe. Ez sok vonal esetében végzetesnek bizonyult, majd 1920 után a vasút funkcióinak lassú átalakulását eredményezte.⁶³¹

629 Csikós 1997, 29.

630 Eperjesi 1994, 159–160.

631 Vö. Horváth Csaba Sándor: A vasút funkciói és társadalmi, gazdasági hatásai Magyarországon 1920-ig. In: Közlekedéstudományi Szemle, 2017, 4. szám, 52–59.

5. Az északnyugat-dunántúli vasúthálózat kiépülése, kiemelten koncentrálnva a vizsgált HÉV-ek építéstörténetére

5. 1. A GYSEV története és vállalati struktúrája a vizsgált periódusban

Az északnyugat-dunántúli térség két jelentős városa, Győr és Sopron között jó ideig nem volt vasúti összeköttetés. Az egyik településről a másikba vaspályán keresztül csak Bécs és Pest érintésével lehetett eljutni.⁶³² Majd alakult egy társulat a Győr–Ebenfurt–St. Pölten közötti és Ebenfurton keresztül Bécsig vezetendő vonal létrehozása céljából 1870 októberében. Az érdekeltek felismerték, hogy egy vaspálya létesítése csak Sopron és Győr között nem lehet önmagában életképes, így céljuk volt az utóbbi várost, mint a magyarországi gabona egyik legelső rakodóhelyét, a legrövidebb úton nyugattal összekötni. Ezt követően nem is kellett sokat várni a konkrét tervekre, de ekkorra többen is aktivizálódtak. Először, 1870. április 4-én Tóth Ferenc ügyvéd és érdektársai, majd október 27-én Wilhelm Frankfurter, a Keleti Vasút részvényese, és végül az öttevényi báró, Földváry Miklós is előmunkálati engedélyt kaptak az illetékes minisztertől⁶³³ egy Győrtől Sopronig és onnan az országhatárig vezetendő vasútvonal kiépítésére.⁶³⁴ Ezt követően 1871-ben ismételten jelentkezett egy új csoport: Rottermann Rudolf és Patzenhofer Konrád⁶³⁵ felszerfalvi és cinfalvi cukorgyár-tulajdonosok és érdektársaik kértek és kaptak előmunkálati engedélyt a minisztertől egy pándorfalu–kismarton–lajtaújfalui és egy kismarton–soproni vonalra, amely tartalmazott a két gyárhoz vezetendő vágány mellett egy Kismartonból a szentmargitbányai kőbányáig húzódó vasúti leágazást is.⁶³⁶ E tervek ebben a formában nem valósultak meg, hanem egy új

632 Zwickl 2011, 11.

633 Tóth 2010, 10–11.

634 Sternhart 1966, 6.

635 Rottermann Rudolf és Patzenhofer Konrád a nagycenki és a büki cukorgyárban is érdekeltek voltak, emellett Patzenhofer 1871-ben létrehozta az ácsi cukorgyárat is. Az általuk vizionált soproni vasúti csatlakozással így minden gyáruk elérhető lett volna vasúton keresztül. In: Tóth 2010, 11.

636 Tóth 2010, 11.

„engedményes”, a frankfurti⁶³⁷ báró Viktor Erlanger⁶³⁸ elképzelése ért végül célba. A köz- munka- és közlekedésügyi miniszter az Erlanger által vizionált vonalvezetéssel Győrtől Csornán, Nagycenken és Sopronon át egészen Ebenfurtig és az országhatárig kiadott előmunkálati engedélye 1872-ben törvényi erőre is emelkedett XXVII. cikkelyként.⁶³⁹ E terv valójában a Wilhelm Frankfurter által kérvényezett előmunkálati engedély tartalmával volt azonos, hiszen mögötte a frankfurti és bécsi Erlanger Bankházak által 1869-ben létrehozott Franco–Magyar Bank⁶⁴⁰ állt.⁶⁴¹ A báró az építkezéssel Wilhelm Frankfurtert bízta meg, és hamarosan sor került az első kapavágásra is.

Az 1873-ban felszínre törő gazdasági válság miatt Viktor Erlangernek nem sikerült részvénytársaságot alapítania, így önerőből kellett megkezdenie az építkezést, ahol a minden kivitelezésnél megtalálható olasz munkások dolgoztak.⁶⁴² Ezek a körülmények jócskán lelassították a folyamatot. Sőt, az engedélyes mögött álló Franco–Magyar Bank is áldozata lett a recessziónak, így ennek helyére Viktor testvéréhez, Lajos Erlangerhez⁶⁴³ és Heinrich Rechnitzhez,⁶⁴⁴ a Budai Közúti Vaspálya Társaság vezénylő igazgatójához tartozó bécsi intézmény lépett.⁶⁴⁵ Lajos ezt követően szigorú pénzügyi fegyelmet vezetett be, és valószínűleg már az ő nevéhez fűződik Wilhelm Frankfurter vállalkozói szerződésének a felmondása is.⁶⁴⁶ A kivitelező ezenfelül a kormánnyal is egyezkedésbe kezdett az engedélyokiratban foglalt egyes feltételek revíziójával kapcsolatban. E tárgyalások végül sikerrel végződtek, és az 1874-re kikristályosodott, legfontosabb részlet értelmében az illetékesek a vasút átadásának időpontját 1875. október 15-ében határozták meg.⁶⁴⁷ Ezt követően Viktor Erlangernek végre sikerült 1875-ben Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút (GYSEV) néven egy részvénytársaságot is alapítania, amely aztán az építkezés befejezését

637 Szigeti József: A 100 éves Győr–Sopron–Ebenfurti Vasútról. In: Közlekedési Közlöny, 1980. április 27., 17. szám (a továbbiakban: Szigeti 1980), 310.

638 Az Erlanger család egyike volt a 19. század jellegzetes kozmopolita bankárdinasztiájának. Viktor édesapja, Raphael (1806–1878) 1816-ban tűnt fel Frankfurtban, ahol a Rothschildok itteni üzletében volt gyakornok. A tapasztalászerző éveket követően Erlanger & Fiai néven saját bankházat nyitott, és az ötvenes években egy sor német bankintézetet alapított. Négy fia közül a legfiatalabb, Viktor Alexander (1840–1894) a bécsi ág megteremtője volt. Három testvérel az 1860-as évekre egy nemzetközi hálózatot épített ki. Ekkor kapcsolódtak be nagyobb arányban az értékpapír-kibocsátási üzletbe. Maga Viktor a többi családtagjával ellentétben komoly banki tevékenységet nem folytatott. Egyelőre tisztázatlan, hogy a Ludwig testvére által 1869-ben alapított Franco–Magyar Bank létrejöttében pontosan milyen szerepet játszott. Annak ellenére, hogy a későbbi GYSEV létrehozásában részt vett, ott később semmilyen posztot nem töltött be. Majd 1875-től a szintén Ludwig testvére által alapított Magyar Földhitelintézetben tölt be pozíciót, ezt követően 1878-tól a bécsi Erlanger-képviselernél tevékenykedett. Családtagjaitól eltérően nem folytatott komoly közéleti tevékenységet. Ez alól kivétel az 1883-ban Bécsben megrendezett Nemzetközi Villamos Kiállítás volt, ahol elnöki feladatot látott el. Viszonylag fiatalon, 54 éves korában hunyt el. In: Kövér 1986, 27., Tóth 2010, 12.

639 1872. évi XXVII. a Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az ország határáig vezetendő elsőrendű gőzmozdonyvasut kiépítéséről szóló törvénycikk. In: <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5561>, 2013. 07. 18., 9:23.

640 A Franco–Magyar Bankot Erlanger Viktor testvére, Ludwig alapította 1869-ben. Az intézmény vállalkozások, főként közlekedési, vasúti társaságok alapításával, finanszírozásával, illetve hírlapkiadással foglalkozott. A bécsi Franco–Osztrák Bankkal együtt egy hatalmas vasúthálózati tervet fontolgatott 1872-ben. A létrehozandó Déli Vasút átvett volna egy sor már kész, illetve épülő vonalat, és a még meg nem épített Győr–Sopron–országhatár vonalat Bécsig kívánta továbbépíteni. In: Tóth 2010, 12.

641 Tóth 2010, 11.

642 Lovas 1969, 839.

643 Erlanger Ludwig Gottlieb Friedrich (1836–1898) az Erlanger bankház bécsi képviselét vezette apja 1878. évi haláláig. Ezt követően átvette az örökséget Frankfurtba költözött, és vezette a von Erlanger & Söhne bankházat. A nevéhez fűződik a Franco–Magyar Bank (1869), a Magyar Általános Földhitelintézet Rt. (1871) és az Általános Magyar Municipális Intézet (1872) létrehozása. A GYSEV igazgatótanács-elnöke 1876 és 1896 között. In: Tóth 2010, 12.

644 Rechnitz Heinrich (1833–1894) 1867-től a Budai Közúti Vaspálya Társaság vezénylő igazgatója. A Franco–Magyar Bank által 1872-ben alapított Általános Magyar Municipális Hitelintézet igazgatója. A Franco–Magyar Bank címveztetője titkári minőségben 1872–73-ban. A Franco–Magyar Bank 1873-as csődbemenetelekor átvette a bank tulajdonában lévő Ungarischer Lloyd és Neues Pester Journal lapokat. A GYSEV igazgatótanácsának tagja, majd alelnöke. Majd 1877 és 1894 között – Ludwig Erlanger igazgatótanács-elnök távollétében – a GYSEV tényleges irányítója. A Rechnitz H. és M. nagykereskedelmi cég tulajdonosa. In: Tóth 2010, 22.

645 Zwickl 2011, 11–12.

646 Tóth 2010, 21.

647 Sternhart 1966, 6.

is lehetővé tette.⁶⁴⁸ Az alapító gyűlésen már csak Lajos Erlanger jelent meg, ugyanis – Tóth Sándor következtetése alapján – Viktor személyéhez – csupán a GYSEV engedélyokiratának nevére történő kiállításán kívül – érdemben más nem fűződik. E helyütt az új részvénytársaság elfogadta az alapszabályzatot és megválasztotta az igazgatótanácsot, illetve a felügyelőbizottságot. Az elnök gróf Zichy-Ferraris Viktor⁶⁴⁹ képviselő, államtitkár lett, tagként bekerült többek között Lajos Erlanger és Heinrich Rechnitz is. A gyűlésen a pénzügyi kérdés is megoldódott.⁶⁵⁰ Következő lépésként a GYSEV-nek Wilhelm Frankfurter utódát kellett megtalálnia, és ez hamar sikerült is, mivel az Esterházy Hitbizomány kapuvári uradalmának bérlője, Berg Gusztáv⁶⁵¹ vállalta a Győr és Sopron közötti egész szakasz kivitelezését, beleértve a MÁV győri és a Déli Vasút soproni állomásához közvetlen kapcsolódást is.⁶⁵² Ezután nem sokkal meg is kezdődött az építkezés a MÁV előírásai szerint. Majd 1876. január 3-án, az ünnepélyes megnyitást követően megindult a rendes forgalom a két város között.⁶⁵³ A GYSEV-nek az új pályán hét állomást kellett felépítenie [Győr, Enese, Csorna, Kapuvár-Garta, Eszterháza (-Fertőszentmiklós), Pinnye és Sopron]. A vállalat mind a 8 új mozdonyt Ausztriából, Georg Sigl cégtől rendelte, mivel Magyarországon 1873-tól volt mozdonyépítés, de ez a magyar vasutak igényeit sem tudta kielégíteni. A személykocsik a Weitzer János Vagongyárból, a tehervagonok az Első Magyar Vasúti Kocsigyárból kerültek a GYSEV-hez.⁶⁵⁴

Az első év nem indult zökkenőmentesen. Télen 11 napos hófúvás, később hosszabb ideig tartó árvíz miatt szünetelt a forgalom, de a részvényesek ennek ellenére is nagy haszonhoz jutottak már.⁶⁵⁵ Ez azonban nem hátráltatta a GYSEV korábbi elképzelésének megvalósítását, miszerint a vonalukat az országhatárig meghosszabbítják, és így Ebenfurtnál biztosítják az összeköttetést az osztrák vasúttal.⁶⁵⁶ Miután az illetékesek az Erlanger Bankházzal, a cínfalvi, illetve a felszerfalvi cukorgyár és az ebenfurti gőzmalom tulajdonosaival sikeresen megállapodtak a szükséges támogatásról, nem állt már semmi az építkezés útjában, és 1879. március 31-én kezdetét vehette.⁶⁵⁷ A kiépítendő vonal mellett működő Patzenhofer- és Rottermann-féle cukorgyáraknak és a Schöller-malomnak alapvető érdeke fűződött ahhoz, hogy közvetlen vasúti kapcsolatba kerüljenek részint Győrrel, hiszen a város a magyar gabonaexport nyugati központja volt, másrészt a termékeny Rábaközze és a szénbányával rendelkező Brennberggel. Végül a neves budapesti Wagner & Cathry⁶⁵⁸ építkezési vállalat lefolytatta az építkezést, az osztrák kormánynak az utolsó két és fél kilométeres szakasz kivitelezését megnehezítő akadályoztatása ellenére,

648 Gonda Béla: A hatvanéves Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. In: Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1936. április 5., 28. szám (a továbbiakban: Gonda 1936), 288.

649 Zichy-Ferraris Viktor (1842–1880) a GYSEV első elnöke. Országgyűlési képviselő 1870-től, 1872-től Pest megye főispánja és főrendiházi tagja. Az Általános Magyar Municipális Hitelintézet elnöke lett 1875-ben. Majd 1876-ban lemondott a GYSEV elnöki székéről. In: Tóth 2010, 27.

650 Tóth 2010, 27.

651 Berg Gusztáv (1828–1903) Kapuvár díszpolgára, az Osztrák Államvasút Társaság steierdorfi kőszénbányáinak igazgatója, 1864-től az Esterházy Hitbizomány részét képező kapuvári uradalom igazgatója. Tevékeny részese a Hanság mocsarai lecsapolásának és a Rába szabályozásának. A kapuvári uradalom területén később 112 kilométeres gazdasági vasutat létesített. In: Tóth 2010, 27–28.

652 Sternhart 1966, 6.

653 Szenicey Rezső: 80 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. In: Közlekedési Közlöny, 1956. február 12., 7. szám (a továbbiakban: Szenicey 1956), 122.

654 Sternhart 7.

655 Kubinsky 1955, 129–130.

656 Szenicey 1956, 122.

657 Zwickl 2011, 19.

658 Tóth 2010, 31–36.

a vaspálya 1879. október 28-án Ebenfurt és Sopron között is megnyílt. Ezzel egyidejűleg a cukorgyárakhoz vezető leágazásokat is üzembe helyezték.⁶⁵⁹ Majd 1879-ben megindult az üzem a külön mellékvágányt kapó petőházi cukorgyárban is.⁶⁶⁰ A GYSEV létrejöttéért volt szükség szerű, mert részint az ország belsejéből Sopronba szállított árut – elsősorban gabonát – nem lehetett közvetlenül, csak a Déli Vasúton keresztül nyugatra szállítani,⁶⁶¹ részint, hogy a vonal mellett található települések mezőgazdasági terményeit az egész Monarchián belül teríteni lehessen. A Kisalföldön jelentős volt a gabona- és cukorrépa-termesztés, de az állattenyésztés legalább ekkora súllyal bírt. Az új pálya illeszkedett a már meglévő vasúthálózatba is. A vonalban rejlő lehetőséget kiválóan felismerték a környék tőkései és vállalkozói, akik rendszeres személy- és áruszállítást biztosítottak a GYSEV számára. Továbbá néhány tulajdonos a társaságnak állandó bevételt biztosító külön ipari vágányt is építtetett az üzeméhez. Ebből arra lehet következtetni, hogy az új vonal nagyban kihatott a térség iparának fejlesztésére.⁶⁶² Megállapítható, hogy a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. vonalán majd tízéves előkészület és kivitelezés után teljes hosszában megindult a vasúti közlekedés. Ez az északnyugat-dunántúli térséget illetően rendkívül nagy lépést jelentett a fejlődésben. A vidék ezen keresztül nemcsak a szomszédos Ausztriával került kötött pályán keresztül közvetlen kapcsolatba, hanem a vonal mellett található gyárak, üzemek, birtokosok és az egyes településeken élő emberek sokkal könnyebben, gyorsabban és kényelmesebben közlekedhettek a területen, vagy éppen szállíthatták termékeiket, ami új piacokat jelentett számukra.

A GYSEV ezt követően is bővítette saját hálózatát és üzemét. A társaság 1880-ban javítóműhelyt építtetett Sopronban.⁶⁶³ Majd a vezetők kísérletet tettek arra, hogy a már meglévő, Budapesttől Újszönyig vezető vonalat Győrig meghosszabbítsák. A tervük azonban dugába dőlt, hiszen azt végül a MÁV valósíthatta meg. A Kelenföld és Újszöny között húzódó vaspálya 1884-es átadásával a GYSEV közvetlen kapcsolatba került a fővárossal.⁶⁶⁴ Emellett más vonal is csatlakozott a győr–sopron–ebenfurti pályához. Az ezt érintő tárgyalások lefolytatása után megkezdődött az ebenfurt–leobersdorfi(–wittmannsdorfi) 14 kilométeres, sík vidéki csatlakozó vonal kitűzési munkálata 1879-ben. Az osztrák kormány azonban aggodalmát fejezte ki az új szakasz megépítésével kapcsolatban, amely komoly elszívóhatással bírhatna Bécset illetően. Hosszú alkudozás és érdekharc után végül 1882-ben került pont az ügy végére. Paul Eduard von Schöller iparmágnás, az ebenfurti gőzmalom tulajdonosa kapott építési engedélyt a tárgyalat viszonylatra. A csatlakozás miatt az ebenfurti állomást is bővíteni kellett. Majd 1883. augusztus 23-án az illetékesek átadták a forgalomnak e rövid, az Osztrák Államvasút által üzemeltetett pályát. Ezzel a GYSEV a Nyugat-Európába irányuló átmenti forgalomból

659 Szenicey 1956, 122.

660 Zwickl 2011, 22.

661 Berényi János: 125 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt.; 100 éves a Fertővidéki HÉV Rt. In: Közlekedéstudományi Szemle, 1997, 10. szám, 361.

662 Szigeti 1980, 311.

663 Zwickl 2011, 23.

664 Sternhart 1966, 9.

is részesült.⁶⁶⁵ A vasúttársaság jó kapcsolatot ápolt egy konkurens vállalattal, az 1881-es alapítású Bécs–aspangi Vasúttal is. Ez a sollenau állomásán csatlakozást biztosított a GYSEV számára Bécs és Aspeng irányába is.⁶⁶⁶

A forgalmat illetően a társaság életében jelentős változás volt, hogy 1883-ban a Győr–Sopron–Ebenfurt vonalon megszűnt a egyes vonatok közlekedtetése, tehát csak személy- és tehervonatok jártak innentől e pályán. Majd 1884-ben az üzemigazgatóság Győről Sopronba költözött át. A GYSEV 1885-től győri állomásának kedvezőtlen fekvése miatt a MÁV pályaudvaráig közlekedtette szerelvényeit, és innentől a társaság saját, helyi indóháza nem nyitott a személyforgalom számára.⁶⁶⁷

Jelentős fejlesztésként aposztrófálható a Rába folyó feletti híd 1889-es átadása is. A MÁV-nak és a GYSEV-nek korábban két fahíd állt a rendelkezésére, hogy a forgalmukat lebonyolítsák. Innentől azonban egy 170 méteres vashíd szolgálja a két társaságot. Az előbbi vállalatnak két vágánya, míg az utóbbinak egy vágánya volt az építményen.

Nem sokkal a Baross Gábor által bevezetett zónatarifa után, 1890. augusztus 1-jétől ugrásszerűen megnőtt a társaság utasainak száma. Ez is hozzásegítette ahhoz a GYSEV-et, hogy megvegye a Lajtaújfalu és az országhatár között húzódó vonalrészt. Továbbá 1891-ben a győri állomás túlterheltsége miatt a vállalat a Rába partján (Győr – Rábaparti rakodóhely) egy új felvételi épületet építtetett. Ezen keresztül a hajókon érkező szállítmányokat közvetlen módon lehetett a vasút segítségével továbbítani.⁶⁶⁸

Mindenképp érdemes megemlíteni, hogy a Monarchián belül 18 perces időeltérés nehezítette a két ország vonalszakaszai közötti forgalmat, mivel Magyarországon a budapesti, míg Ausztriában a prágai idő volt érvényes.⁶⁶⁹ E nehézség leküzdésére 1892-ben volt lehetőség, amikor bevezették a problémát orvosló közép-európai időszámítást.⁶⁷⁰ Az egységes idő a menetrend elolvasását és értelmezését is megkönnyítette.

Az 1890-es években a GYSEV meglévő vonalához több helyi érdekű vasút is hozzákapcsolódott. Elsőként az 1891-ben megnyíló, a társaság pályáját Csornán átszelő Pozsony–szombathelyi HÉV. Ennek üzemvitele a MÁV-hoz tartozott, éppen úgy, mint az 1896-ban átadott Pápa–csornai HÉV is. E két vicinális Csornát lényegesen frekvenciáltabb helyé tette, nem mellékesen a település fontos csomóponti állomásként is funkcionált innentől kezdve.⁶⁷¹ Ezt követően került sor a Fertővidéki (Kiscell–Eszterháza–Fertőszentmiklós–Pándorfalu) és Sopron–pozsonyi HÉV-ek átadására 1897-ben. E két új vasút közül az első Eszterháza–Fertőszentmiklós, míg a második Sopron állomáson kapcsolódott be a GYSEV hálózatába. Mindenképp kiemelendő az is, hogy a Fertővidéki HÉV-nek

665 Tóth 2010, 43–48.

666 Zwickl 2011, 25.

667 Sternhart 1966, 10.

668 Zwickl 2011, 27–30.

669 Sternhart 1966, 11.

670 Szenicey 1956, 122.

671 Zwickl 2011, 30.

a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút lesz az üzemeltetője, és ez az egyetlen, a vasúttársasághoz tartozó HÉV. A helyiérdekű vasutak így a GYSEV ebenfurt–soproni–győri vonalához vertikálisan illeszkedtek, ezzel újabb területeket kapcsoltak be a kötőtpályás közlekedési rendszerbe az északnyugat-dunántúli térségben. Ez a vasúttársaság rentabilitása szempontjából is fontos volt.

További fejlesztésként aposztrofálható, hogy a GYSEV a félszerfalvi, a cinalvi és a petőházi után a nagycenki cukorgyárral is közvetlen kapcsolatba került azáltal, hogy 2,5 kilométeres ipari vágányt épített az üzemig 1898-ban.⁶⁷² Ezzel már négy cukortermelő egység került a társaság közvetlen „vevői” körébe, és mivel e gyárak leginkább exportra termeltek, Fiumén és Trieszten keresztül jutottak el a termékeik távolabbi helyekre. Itt kiemelendő a Földközi-tenger térsége és Zanzibár, európai viszonylatban Svájc és Anglia voltak a fő felvásárlók. Ebből kifolyólag ezek az üzemek bőven biztosítottak szállítmányt a GYSEV számára. Emellett jelentős volt a közvetlenül az állomás közelében 1888-ban létrehozott lajtaújfalu Első Magyar Jutafonó és Szövőgyár Rt. is. Ez 1895-től a legproduktívabb ilyen profilú termelőegység a Monarchiában, amely ennek következtében 1899-ben megnyitotta második gyáregységét is a településen. A fő felvevőpiaca a balkáni államok és Kelet-Európa voltak. A vállalat ezzel már több ezer munkást foglalkoztatott, de ez egy újabb problémát szült. A más településen lakó dolgozóknak nem volt lehetőségük hazajárni a munkából nap mint nap a távolság miatt, a gyár csak 300 fő számára tudott szállást biztosítani. Ennek áthidalása érdekében a GYSEV külön munkásvonatokat indított naponta Sopronból. A vállalat ezzel gyakorlatilag egy időben számos más újítást is bevezetett. Elsőként a társaság először közlekedtetett saját szerelvényeket Ebenfurton keresztül Sollenauig, továbbá Győr és Bécs viszonylatában is; és a Fertővidéki HÉV egyes vonatainak a végpontja már nem Eszterháza-Fertőszentmiklós, hanem Sopron volt.⁶⁷³ A forgalmat illetően legalább ennyire fontos momentum volt 1907-ben az is, hogy a GYSEV a magyar kormány kérésére Sopron és Budapest között közvetlen, gyorsított személyvonatot indított.⁶⁷⁴ A MÁV ehhez ingyen biztosította a vagonokat.⁶⁷⁵

Az 1900-as évek elején további néhány jelentős, a GYSEV forgalmát növelő gyár nyitotta meg kapuit. Először az 1904-ben alapított, a tőzegben rendkívül gazdag terület kitermelését üzemszerűen megkezdő Hansági Tőzeggyár Rt. kiemelendő. Korábban már Németországban és Hollandiában foglalkoztak a tőzeg ipari hasznosításával és virágzott az iparág. Ennek következtében a Hanság 450 km²-es telepén rejlő mérhetetlen kincset nem lehetett kiaknázatlanul hagyni. Maga a terület Vallától Lébényszentmiklósig terjed, így a Fertővidéki HÉV-hez az elsőn keresztül lehetne a legkönnyebben kötni.⁶⁷⁶ Magát a gyárat így a vallai állomás közelében építették fel, és a Fertővidéki HÉV pályájához külön csatlakozó vágányt hoztak létre. Az 1905-ben megkezdődő kitermelés a GYSEV számára is pluszbevételt jelentett, nem véletlen, hogy a társaság is támogatta 30.000 koronával az

672 Sternhart 1966, 12.

673 Zwickl 2011, 33., 47–49.

674 Szenicey 1956, 122.

675 Sternhart 1966, 12.

676 Tőzeggyár a Hanságban. In: Soproni Napló (a továbbiakban: SN), 1904. július 7., 134. szám, 2.

ezután őket folyamatosan szállítmánnyal ellátó gyár létrejöttét.⁶⁷⁷ Az üzem azonban nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, mert egyszerűen gazdaságtalannak bizonyult, így néhány évi kínlődés után az Esterházy Hitbizomány saját kezelésébe vonta.⁶⁷⁸ A következő termelőegység Adler Viktor békeidőben akár 100 embert is foglalkoztató, gyutacsot előállító gyára volt Lajtaújfaluban. Kiemelendő továbbá az 1901-ben alapított, kb. 30 embert foglalkoztató és többek között hajlított, bruyére és grenadill fát gyártó sopronkertesi fagyár. E cég termékeit azonban jó ideig nem tudták vonaton szállíttatni, mert a helyi állomás nem volt berendezve áruszállításra.⁶⁷⁹

Ezt követően még egy jelentősebb helyi érdekű vasutat építettek meg. Hosszú előkészületek után 1908-ban átadták a forgalomnak a Sopron állomáson a GYSEV vonalához kapcsolódó Sopron–kőszegi HÉV-et, de üzemeltetője nem ez a vasúttársaság lett. Ezzel volt kötöttpályás összeköttetése a GYSEV-nek Soprontól délre fekvő területtel is.⁶⁸⁰ Az első világháború kitöréséig tehát a GYSEV egy folytonosan fejlődő, az északnyugat-dunántúli térségben 1914-re meghatározó szereppel bíró vállalatnak számított, hiszen a fővonalán és az általa kezelt Fertővidéki HÉV-en kívül számos más, a szerepét felértékelő vonal, helyi érdekű vasút kapcsolódott hozzá, és ezáltal a terület fejlődésére is nagy hatással volt.

Az első világháború kitörése után a GYSEV vonala egy új funkcióval is bővült. Fontos felvonuló útnak minősült keleti és déli irányban. Innentől a hadiforgalom határozta meg a fejlődését. Jelentősen emelkedett a társaság által szállított áruk mennyisége 1915-ben és 1916-ban, míg 1917-ben és 1918-ban e tendencia a személyszállítás területén volt tapasztalható. Ez utóbbi annak is betudható, hogy Ausztriában az élelmiszer-ellátás akadozott, így sokan ültek vonatra és jöttek Magyarországra ennielőt vásárolni. A háború végére minden szinten kimerültek a tartalékok,⁶⁸¹ még úgy is, hogy a front nem érte el a GYSEV-et, azonban mégsem ez határozta meg a társaság jövőjét, hanem a trianoni békeszerződés.

Az első világháború befejeződésével egyértelművé vált, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia szétesik. Ausztriában 1918. november 12-én kikiáltották a köztársaságot, majd nem sokkal később Magyarországon is. Hosszú tárgyalások után 1920. június 4-én magyar részről Benárd Ágoston és Drasche-Lázár Alfréd aláírták az országra jelentős csapást mérő trianoni békeszerződést. A GYSEV-et érintő változások között szerepelt, hogy Magyarországnak nyugati területe egy részét Ausztriának kellett átengednie.⁶⁸² A társaság által üzemeltetett vasút vonalhálózatának kb. kétharmad része maradt Magyarországon, míg egyharmada Ausztriához került,⁶⁸³ ezzel mintegy szétszabdalták a GYSEV-et is. A győr–sopron–ebenfurti pályán Pinnye és Zinkendorf (Kiscenk) között határozták meg először a határállomást. Az osztrákok Sopront tették meg Burgenland tartományi fővárosának, azonban – mint köztudott – Magyarország kiharcolta, hogy a városnak és

677 A Hanyásági Tőzeggyár Részvénytársaság. In: SN, 1904. augusztus 4., 142. szám, 3.

678 Lovas 1976, 69.

679 Zwickl 2011, 54., 57.

680 Sternhart 1966, 12.

681 Zwickl 2011, 61–64.

682 Sternhart 1966, 14.

683 Szigeti 1980, 311.

a környékének a hovatartozásáról egy referendum döntsön. Az 1921. december 14–16-án megtartott népszavazás alkalmával az érintett lakosság mintegy kétharmada döntött Magyarország mellett, így e terület továbbra is magyar maradt.⁶⁸⁴ Ennek eredményeként a két országot elválasztó határ Sopron és Baumgarten (Sopronkertes) közé került a vonalon.⁶⁸⁵ A Fertővidéki HÉV esetében Mekszikópuszta és Pamhagen (Pomogy) között tűzték ki a határt.⁶⁸⁶ A sikeres tárgyalások következtében a vicinálison sikerült a forgalmat fenntartani. A fővonal esetében sokkal bonyolultabb volt a helyzet, hiszen a forgalom Sopron városában két pályaudvaron keresztül bonyolódott le a dél-burgenlandi településekkel. A megoldást ez esetben a Wiener Neustadt (Bécsújhely) és az Eisenstadt (Kismarton) irányából érkező szerelvények déli irányú áthaladását biztosító péage-szerződés⁶⁸⁷ jelentette.⁶⁸⁸ Annak ellenére, hogy a GYSEV két ország területére került, a vezetése egységesen működött tovább. Ausztria éppen regnáló kormánya 1923-ban mind a fővonal, mind a Fertővidéki HÉV számára megadta a működéshez szükséges engedélyeket. Ez alapján a GYSEV mind a magyar, mind az osztrák területen önálló vasútként működött tovább. A vállalatnak ebből kifolyólag különleges a felépítése is, amelynek irányítását és működtetését társasági és igazgatási szervek végzik. Magyarországon a GYSEV felett a kormányfelügyeletet a közlekedésért felelős miniszter látja el, míg Ausztriában a legfelső vasúti hatóság. A vezérigazgató mind a magyar, mind az osztrák üzemrész felett gyakorolja a felügyeleti, irányítási és ellenőrzési jogot. A soproni igazgatóság és a wulkaprodersdorfi (vulkapordányi) üzemvezetőség a budapesti vezérigazgatóságnak alárendelt, középszintű irányító, ellenőrző és végrehajtó szerv lett.⁶⁸⁹ A végleges felosztást tekintve a fővonalból 93,37 kilométer, míg a Fertővidéki HÉV-ből 64,12 kilométer, ezenkívül a nagycenki iparvágány teljes egészében Magyarországon maradt. Ausztriába a fővonalból 27,16 kilométer, a HÉV-ből 45,04 kilométer került át.⁶⁹⁰ E rendkívüli paradox helyzetből végül a vállalat jól került ki, hiszen „a Győr–Sopron–Ebenfurti vasúttársaság, kitűnő taktikai érzékkel meg tudja őrizni, át tudja menteni úgy társasági, mint üzemi egységét s így az egész volt Magyar–Osztrák monarchiából jóformán egyetlen intézmény, mely alig szenvedti meg a monarchia szétbomlását, sőt fölborulását”.⁶⁹¹

Megállapítható, hogy a GYSEV megalakulásától és vonalának kiépítését követően a Déli Vasút mellett az északnyugat-dunántúli térség egyik meghatározó vasúttársaságává vált 1920-ig. A fővonalával, a hozzá kapcsolódó és kezelésében lévő Fertővidéki HÉV-vel és más vicinális vasutakkal – többek között az általam vizsgált Sopron–pozsonyi és Sopron–kőszegi HÉV-ekkel is – teljesen átszötte a területet, ezzel biztosítva összeköttetést a világgal. A vállalat az első világháború kitöréséig erejéhez mérten folytonosan fejlesztette üzemvitelét, szerepét a Monarchia és Magyarország viszonylatában még inkább

684 Romsics Ignác: Magyarország története a XX. században. Bp., Osiris Kiadó, 2005, 149., Tóth Imre: A nyugat-magyarországi kérdés 1922–1939. Diplomácia és helyi politika a két háború között. Sopron, Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára, 2006. 37–48.

685 Zwickl 2011, 76.

686 Sternhart 1966, 14.

687 Közös használatú vonal. Két vasút által – egymás között megállapított feltételek mellett – közösen használt vonal. In: Urbán 1984, 561.

688 Majdán 2001, 66–67.

689 Oroszváry László: A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút helyzete és szerepe a magyar közlekedési rendszerben. In: Közlekedési Közlöny, 1982. szeptember 26., 39. szám, 554.

690 Sternhart 1966, 19.

691 Gonda 1936, 288.

megnövelte. Majd a trianoni békeszerződéssel és vonalainak kettévágásával a megszűnés szélére sodródott, de unikális jelenségként megmaradt egységes vállalként, és 1920 után is meghatározó szereppel bírt a térség közlekedésében.

5. 2. A Sopron–pozsonyi HÉV

5.2.1. Az első próbálkozások és meg nem valósult tervek

A két várost összekötő vasút terve már a magyar vasútépítés korai szakaszában felmerült, azonban – mint látni fogjuk – jó ideig mégsem valósult meg. Az egyik „engedményes” jött a másik után, a vonalvezetés folytonosan változott, de az érdekeltek erőfeszítései a vonal megépítésével kapcsolatban mindezek ellenére sem lankadtak. Az ebben a korszakban felmerült tervek, ötletek nem váltak valóra, de ez az alfejezet kiválóan illusztrálja a vonal kiépítésének tétjét, a kezdeti bizonytalanságot, magát a döntéshozatali mechanizmust, a finanszírozást és végül a minisztérium által kiadott, sok esetben csak nehezen nyomom követhető engedélyek kavalkádját.

A Sopron és Pozsony között létesítendő vasút első tervéről 1866-ban olvashattunk először a *Centralblatt* hasábjain.⁶⁹² Gróf Esterházy Antal galántai birtokos, császári és királyi kamarás⁶⁹³ kért és kapott előmunkálati engedélyt a két várost összekötő vaspálya létesítésére, de az elképzelésben esetlegesen Pozsonyból kiágazólag Sárváron át Rumig és Molnárig megépítendő szárnyvonalak is szerepeltek.⁶⁹⁴ Egyelőre annyit lehetett tudni a vonalvezetésről, hogy Pozsonyból kiindulva Zurányon vagy Pándorfalun át a Fertő tó nyugati partján keresztül Sopronig, míg a Pozsonyból a Fertő keleti partja mentén Sárváron át Rumig húzódná a vonal. Ez metszené a nagykanizsa–soproni vonalat, majd Molnárin keresztül kapcsolódna a nagykanizsa–murakeresztúr–csáktornya–pragerhofi,⁶⁹⁵ a Déli Vasút által 1860-tól üzemeltetett szakaszhoz. Ezen keresztül Magyarország északi része kapcsolatot létesíthetne délre, és a Duna partján felépítendő vasútállomással, valamint a folyón átívelő híd létesítésével hazánk nyugati részének közlekedését is fellendíthetné.⁶⁹⁶ Az ügy érdekében a kezdeményezők 1866 novemberében egy bizottságot hoztak létre Sopronban, hogy a „*Pressburgerbahn Consortium*” számára minden szükséges adatot összegyűjtsenek.⁶⁹⁷ Még ebben az évben felmerült az az ötlet is, hogy a létrehozandó pozsony–sopron–nagykanizsai vasút megépítésén fáradozó konzorcium egyesüljön a Vág-völgyi Vasúttal.⁶⁹⁸

692 Hahnkamp, Hans 1848-ra teszi a két várost összekötő vaspálya létesítésének első felvetését, azonban mindenféle forrást nélkülözve hozza meg e kijelentését. Kutatásaim során eddig nem bukkantam olyan forrásra vagy egyéb szakirodalomra, amely ezt megerősítené. In: Hahnkamp 1994, 78.

693 Horváth 2013, 45.

694 Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Locomotiv. Eisenbahn von Pressburg nach Oedenburg, eventuell nach Molnár. In: *Centralblatt. Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Österreich* (a továbbiakban: C). 1866. augusztus 4., 31. szám, 263.

695 Frisnyák 2001, 45.

696 Project einer Eisenbahn von Pressburg nach Oedenburg oder Molnár. In: C, 1866. június 16., 24. szám, 203–204.

697 Eisenbahn-project Oedenburg–Pressburg. In: C, 1866. november 3., 44. szám, 375.

698 In Betreff der Herstellung einer Waagthal-Eisenbahn. In: C, 1866. december 8., 49. szám, 422–423.

A következő évben már a vonal Pozsonytól Pándorfaluig történő technikai felméréséről cikkezett a lap. A két pont közötti köztes települések, mint Köpcsény, Gáta és Mosonújfalu közül a középső esetében merülhettek fel problémák az építés során, hiszen a Lajta keresztezi a település határát. Ezenfelül e szakaszon kedvezőnek ítélték a természetes körülményeket a vasútépítéshez.⁶⁹⁹ Ezután került sor a Pándorfalu és Sérc közötti szakasz felmérésére is, ahol a tervezőknek már nagyobb nehézségekkel kellett szembesülniük. Az egyik legnagyobb problémaként a Sásony melletti szőlőterületeket említették, amelyeket a lehető legnagyobb mértékig érintetlenül kellett hagyniuk. A másik, szem előtt tartandó dolog az azt megelőző időben lényegesen nagyobb területet elfoglaló Fertő tó volt. Egy biztonságos vonalvezetésnek el kellett kerülnie a korábbi eredeti meder akkor még erősen ingoványos, nádas részét. Sásony után ismét kedvezőbb körülményekkel számolhattak az építetők.⁷⁰⁰ Végül 1867 szeptemberére Sopronig bezárólag elkészültek a felmérési munkálatokkal. A végleges vonalvezetés érintette Köpcsényt, Lajtakátát, Mosonújfalut, Pándorfalut, Nezsidert, Nyulast, Fertőszéleskutat, Szentmargitbányát, Cinfalvát, Zarányt és Sopronkertest.⁷⁰¹

Mindeközben a Vágvölgyi Vasút a gyűlésén elhatározta, hogy a sopron–pozsonyi vasúti konzorciummal egyesül. Megbízottjukat e célból Pozsonyba küldték tárgyalni.⁷⁰² A sikeres egyezkedés után kimondták e két vasút egyesülését és kinevezték az előljárókat is. A jelenlévők gróf Adolf Degenfeldet választották meg a társaság elnökének, míg egyik alelnöknek és a nagyszombat–zsolnai vasútert illetékesnek gróf E. Dezasset, a másíknak a pozsony–soproni vonalért felelős gróf Esterházy Antalt nevezték ki. Innentől hivatalosan mindkét vonal a Pozsony–nagyszombati Vasút Igazgatóság alá tartozott.⁷⁰³ A létesítéssel kapcsolatos kérvényt az illetékesek eljuttatták a magyar országgyűlésbe, várva a kedvező állami döntést.⁷⁰⁴ Degenfeld és Esterházy személyesen tárgyaltak 1868 júliusában az illetékes minisztériumban tervük megvalósításával kapcsolatban.⁷⁰⁵ A várva várt határozat 1869-re megszületett. A miniszter augusztus 28-án előmunkálati engedélyt adott a Helyi-érdekű Vasutak Rt.-nek egy évre egy Neufeldből kiinduló, Oszlopon és Szentmargitbányán át Sopronig, illetve Oszloból Pándorfalun és Köpcsényen keresztül Pozsonyig húzódó gőzüzemű vasútvonalra.⁷⁰⁶ További két másik „engedményes” is megjelent 1870. október 12-én. Moriz von Todesco osztrák vállalkozó, bankár kapott előmunkálati engedélyt egy évre egy Sopron és Pozsony között létesítendő gőzüzemű vasútra.⁷⁰⁷ Majd a gazdasági válságot megelőzően az utolsó próbálkozó gróf Breuner Ágoston nagybirtokos⁷⁰⁸ és érdekcsoportja volt, akik 1871. október 1-jén kaptak előmunkálati engedélyt egy évre a minisztertől egy Pozsonyból Sopronba, illetve az előbbiből az osztrák–magyar határig

699 Eisenbahnproject Pressburg–Oedenburg. In: C, 1867. június 22., 25. szám, 219.

700 Ueber das Eisenbahnproject Pressburg–Oedenburg. In: C, 1867. június 29., 235.

701 Die Eisenbahn von Pressburg nach Oedenburg. In: C, 1867. szeptember 14., 37. szám, 338–339.

702 Zum Porejcte der Waagthal- und Pressburg–Oedenburger Eisenbahn. In: C, 1867. november 2., 44. szám, 398.

703 Tyrnau–Sleiner (Waagthal-) und Pressburg–Oedenburger Eisenbahn. In: C, 1867. december 21., 51. szám, 474.

704 Eisenbahnprojecte. In: C, 1868. március 21., 12. szám, 110–111.

705 Concessionwerbung für eine Eisenbahn von Oedenburg über Trentschin zur mährischen Grenze. In: C, 1868. július 18., 29. szám, 300.

706 Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Sorcinovitz gegen Saybusch und von Neufeld über Oszlep nach Oedenburg und Pressburg. In: C, 1869. szeptember 29., 78. szám, 683.

707 Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Üszbegh über Pressburg nach Oedenburg. In: C, 1870. november 16., 91. szám, 1089.

708 Horváth 2013, 46.

vezetendő gőzüzemű vasútvonalra.⁷⁰⁹ Breuner, Windischgrätz Alfréd herceggel, Zichy József, Szécsényi Béla, Szapáry Gyula grófokkal és még több befolyásos emberrel 1872-ben elérték, hogy tervük, „*a sopron–pozsony–lundenburg–vágvölgyi vasut nevezetesen a Soprontól Pozsonyon, Nagy-Szombaton, Lipótváron s Trencsénen át Zsolnára vezetendő fővonal, és a Sircztől Kismártonon át Nagyhöflányra, továbbá a Nagy-Szombattól Lundenburg irányában az ország határáig, valamint a Lipótvártól Üzbégig vezetendő szárnyvonalak kiépítésére vonatkozó engedély-okmány e törvény által jóváhagyatván, becikkelyeztetik*”.⁷¹⁰ A kedvezőtlen gazdasági helyzet miatt nem vált valóra egyik terv sem. A helyi sajtóorgánumban utoljára 1873. március 15-én írtak a sopron–pozsonyi vonal megépítéséről.⁷¹¹ Erre azonban még egy darabig várni kellett, tehát e tervek nem valósultak meg.

Az 1873-as recesszió után csak lassan indult meg a gazdasági növekedés, és ez a vasútépítésre is hatással volt. Az igazi áttörést e téren a HÉV-ek létrehozásának engedélyezése jelentette. Az 1880. évi XXXI., *a helyi érdekű vasutakról*⁷¹² szóló törvencikket követően újból előtérbe került többek között az Északnyugat-Dunántúl két központi városának, Sopronnak és Pozsonynak a vaspályán keresztül való összekötése. Nem sokkal később, 1881-ben jelent meg a *Sopron* című hetilapban egy erről szóló cikk, még egy Pozsonyból Mosonon és Eszterházán át egészen Szombathelyig húzódó terv alternatívájaként. Az egyik legfőbb, a Pozsony–Sopron szakasz megépítése melletti indok, hogy az építéséhez a szükséges kőanyagok helyben vannak, illetve maga a terület kemény talaja is sokkal alkalmasabb, mint a Moson ingoványos és lápos vidéke. Továbbá, hogy mind iparilag, mind kereskedelmileg fejlettebb vidéket érint, és minden bizonnyal sokkal több támogatója is lenne e vonalvezetésnek akár az állam, akár a „*magánosok*” részéről.⁷¹³ Mindenesetre, még ugyanebben az évben a közmunka- és kereskedelemügyi miniszter Gerson Bódognak engedélyt adott egy évre egy Sopronból Kismartonon és Nezsideren át Köpcsenyig, esetleg Oroszvárig létesítendő helyi érdekű vasút előmunkálatainak elvégzésére.⁷¹⁴ A helyi sajtó azzal kommentálta az eseményt, hogy „*bizony ez csak úgy ér valamit, ha egészen Pozsonyig vezetetik és nem Kismartonon, hanem Ruszton át*”.⁷¹⁵ A *Sopronban* már arról olvashattunk 1882-ben, hogy a Soproni Kereskedelmi és Iparkamara egy felterjesztésében kérte a kormánytól, hogy kötelezzék az Osztrák Államvaspálya Társaságot, mint a Vágvölgyi Vasút új tulajdonosát, az összekötő vonal kiépítésére, hiszen „*ha ezen vonal elejtenék, vele Sopron városa az ország egyik legtermékenyebb, legnépesebb fejlődött iparnak örvendő része, ha nem is örökre, hosszú időkre megfoszthatnék egy fontos közlekedési tényezőtől*”.⁷¹⁶ Később kiderült, a szükséges finansziális háttér hiányában Bódog terve nem válhatott valóra.

709 Bewilligung zu den Vorarbeiten für Eisenbahn von pressburg nach Oedenburg und von Pressburg an die österreichisch-ungarischen Grenze. In: C, 1871. október 28., 86. szám, 1052.

710 1872. évi XXIX. *A sopron–pozsony–lundenburg–vágvölgyi elsőrendű mozdonyvasut kiépítéséről* szóló törvényvikk. In: <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5563>, 2012. 10. 15., 16:37.

711 Vasútépítés. In: Sopron (A továbbiakban: S), 1873. március 15., 11. szám, 5.

712 1880. évi XXXI. *a helyi érdekű vasutakról* szóló törvencikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5922>, 2012. 08. 21., 14:16.

713 Vágvölgyből a Dunántúlra. In: S, 1881. november 16., 92. szám, 1.

714 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1881. november 13., 136. szám, 762.

715 Előmunkálati engedély. In: S, 1881. november 16., 92. szám, 3.

716 A sopron–sérc–pozsonyi. In: S, 1882. június 17., 48. szám, 3, a sopron–zirc–pozsonyi vasut. In: VKK, 1882. június 14., 70. szám, 462.

Még 1882-ben a miniszter a szombathelyi születésű Horváth Boldizsárnak, az Andrássy-kormány volt igazságügyi miniszterének⁷¹⁷ is adott egy évre előmunkálati engedélyt a GYSEV vulkapordányi vagy más állomásától Kismartonig, illetve Oszlopig, esetlegesen Rusztig helyiérdekű vasút építésére.⁷¹⁸ E viszonylat Sopront nem kötötte volna össze Pozsonnyal, így sok realitása nem is volt, tehát ebből fakadóan e terv sem valósult meg.

A Soproni Kereskedelmi és Iparkamara 1884-ben ismételten aktivizálódott és emlékiratot intézett az illetékes minisztériumhoz és az Osztrák–Magyar Államvasúttársasághoz is a vasút mielőbbi létesítésének tárgyában. A *Vasúti és Közlekedési Közlöny* értesülései szerint a kamara kívánsága vezethetett eredményre, mivel a társaság levélben tudatta velük, hogy „jelenleg a terv megvalósítására nem gondol”.⁷¹⁹

A kamara törekvései mellett másoknak is voltak terveik az illető vidék vasúti közlekedésbe való bekapcsolására, csak más viszonylatban. Az Esterházy-javak zárgondnoksága a vulkapordány–cinfalva–szentmargitbányai vonalra kért előmunkálati engedélyt helyiérdekű vasút létesítésére. Céljuk volt, hogy a cinfalvi cukorgyár, illetve a szentmargitbányai hercegi kőbánya ezen keresztül a GYSEV fővonalával összekötetésbe kerüljön.⁷²⁰ E koncepcióból Sopron és Pozsony is kimaradt, így eleve esélytelennek bizonyult e két város támogatása nélkül, tehát csak terv szintjén maradt meg.

Időközben a *Sopron* hasábjain a vonal támogatásának hiánya miatt a pozsonyiakat bíráló, de a sopron–pozsonyi vasutat propagáló írás jelent meg Miletics János oszlopi plébános tollából. A szerző hangsúlyozta e vicinális relevanciáját az adott régióban, sőt, a Kárpátok–Adria viszonylatban is.⁷²¹

A korszak utolsó próbálkozájaként Tombor József mérnök kért és kapott előmunkálati engedélyt egy évre a közlekedésügyi minisztertől a bruck–újszónyi vonalból kiágazólag Pándorfalutól Fertőszéleskúton és Fehéregyházán keresztül Szentmargitbányáig, esetleg Sopronig helyiérdekű vasút létesítésére,⁷²² azonban e terv sem vált valóra a kellő anyagi támogatás hiányából fakadóan.

A már említett „engedélyesek” időközben a feledés homályába vesztek, akik vagy a kellő támogatottság és pénzügyi háttér hiányában, vagy a rossz vonalvezetésből fakadóan nem tudták realizálni tervüket, sőt, egy esettől eltekintve komolyabb terepmunkára sem került sor. Előfordult, hogy a minisztériumi engedélykeltés ellenmondásban voltak egymással. Egyértelmű, hogy gyakorlatilag nem volt két ugyanolyan elképzelés. Arra is volt példa, hogy a tervezett vonal a két későbbi végpontból egyiket sem érte volna el. Ennek eredményeként nem épült ki a vicinális ebben a periódusban a kezdeményezések ellenére,

717 Horváth 2013, 47.

718 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1882. július 30., 90. szám, 581. Előmunkálati engedély. In: S, 1882. augusztus 2., 61. szám, 2.

719 A pozsony–soproni vasút kiépítése ügyében. In: VKK, 1884. január 20., 8. szám, 92.

720 Vasutengedélyezés. In: S, 1884. január 23., 7. szám, 3.

721 Pozsony–Sopron. In: S, 1884. november 26., 95. szám, 1.

722 Előmunkálati engedélykeltés. In: VKK, 1884. november 23., 139. szám, 1030. Vasútügy. In: S, 1884. november 26., 95. szám, 1.

de még egy fix vonalvezetés sem formálódott ki, amelyhez az építetők a későbbiek során tarthatták volna magukat. A két várost összekötő vasút szükségessége és várható rentabilitása később újabb tervekét és végül tetteket is szült, de komoly érdekviták után.⁷²³

5.2.2. Az újabb tervekét követő felmérések és nyomvonalviták

Ebben a korszakban indult el az érdek- és lobbiharc a vonalvezetést tekintve. Komoly, minden felet érintő érdekütközések voltak várhatók. Budapest a Komárom és Kelenföld közötti rész 1884-es megnyitásával közvetlen kapcsolatba került a Nyugat-Dunántúllal, és ez időszertüvé tette az ehhez kapcsolódó sopron–pozsonyi vicinális kiépítését is.⁷²⁴

Érdemes megvizsgálni a különböző felek érdekeit és elképzeléseit a vasút létesítésével kapcsolatban. A két végpont közül kezdetben Sopron volt az aktívabb. A város vezetői a vasút létrehozása érdekében végrehajtó bizottságot alakítottak 1885-ben. Ez a soproni ülésén megvitatta, hogy „*vajjon czélszerűbb volna-e Sopron és Pozsony közt a Fertő tavát érintő szabványos vágányú direct összeköttetést helyreállítani, vagy Pozsonytól Zirczig (Sérc) másodrangú vonalat építeni, mely Kís-Höflánynál ágaznék be a győr–sopron–ebenfurti vasút vonalába*”.⁷²⁵ Mivel a két koncepció jövedelmezőségével kapcsolatban pontos információk nem álltak rendelkezésre, a bizottság megbízta Tuczenhtaler Lajos mérnököt az adatok összegyűjtésével.⁷²⁶ Közben Finck János soproni polgármester Pozsonyban járt a vasút kiépítése érdekében, de komolyabb eredményeket nem könyvelhetett el.⁷²⁷

Ez idő alatt ismételtelen feltűnt egy „engedményes”. Dunst Gusztáv nyugalmazott altábornagy, aki Finck polgármesterhez intézett emlékiratában hangsúlyozta többek között, hogy a Pozsony–szombathelyi HÉV nem zárja ki a sopron–pozsonyit, mivel más területen haladnak át.⁷²⁸ Miután Sopron városának közgyűlése és a vasúti végrehajtó bizottság is pozitívan fogadta az elképzelését, kért és kapott előmunkálati engedélyt Széchenyi Pál illetékes minisztertől egy évre egy Soprontól, Fertőrákoson, Ruszton, Okán, Sércen, Fehéregyházán, Feketevároson, Fertőszéleskúton és Nyulason át egészen Pándorfaluig, továbbá Zaránfalvától Gátán és Körtvélyesen át Köpcsényig megvalósítandó helyi érdekű vasútra.⁷²⁹ Dunst emberei 1885 augusztusában megérkeztek Sopronba, hogy tanulmányozzák a vonalat.⁷³⁰ Mindeközben a sopron–pozsonyi vasút tárgyában kiküldött bizottság is ülésezett Sopronban. E helyütt elfogadták a fertőrákos–ruszti irányt, és az engedményes által kiküldött mérnökök mellé Sopron városa részéről Szilvásy Mártont, a rusztiaktól

723 Horváth 2013, 47.

724 Kubinszky 1958, 162.

725 Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára. XXV. 26578. Pozsony Soproni vasútra vonatkozó iratok. (A továbbiakban: SL, XXV. 26578.) Jegyzőkönyv. Felvétel Sopronban 1885 évi március hó 21-én Finck János polgármester polgármester elnöklése alatt a sopron–pozsonyi vasút létesítése tárgyában kiküldött működő bizottság ülésében. A sopron–pozsonyi vasút kiépítése érdekében. In: S, 1885. február 8. 16. szám, 152.

726 Uo.

727 A pozsony–soproni vasút. In: S, 1885. február 19. 14. szám, 2-3.

728 SL, XXV. 26578. Emlékirat a sopron–pozsonyi vasútvonal tárgyában. 1885. július 13.

729 SL, XXV. 26578. 4821. ikt. sz. 313 kg. 885. 1885. július 23., SL, XXV. 26578. Jegyzőkönyv. Felvétel Sopronban 1885 évi július hó 25-én Finck János polgármester elnöklése alatt a sopron–pozsonyi vasút létesítése tárgyában kiküldött működő bizottság ülésében. Előmunkálati engedély. In: VKK, 1885. augusztus 23., 97. szám, 772.

730 Vasútügy. In: S, 1885. augusztus 29., 69. szám, 2.

Conrad Lajos polgármestert vezényelték ki. Megállapítható, hogy Ruszt is komolyan támogatta ezt a vonalvezetést. A sajtó ekkor meglehetősen optimistán vélekedett a HÉV mielőbbi kiépítéséről.⁷³¹ Maga Szilvássy a *Sopronban* le is írta a helyszíni szemle tanulságait, és a legkardinálisabb kérdések között szerepelt, hogy Sopront hol hagyja el a pálya, illetve a Dunán milyen hidat akarnak építeni.⁷³² Végül a felmérők az eredeti tervtől alig eltérve a lovas kaszárnya és a Szent Mihály-kapu felé véglegesítették az irányt.⁷³³ Októberben a Pándorfalutól Pozsonyig terjedő szakasz bejárására is sor került, ahol a kivitelezők eléggé kedvező terepviszonyokat találtak ismételtelen és a dunai híd megépítését is megvalósíthatónak vélték.⁷³⁴ Szilvássy egyúttal bizakodóan írt Dunst előkészületeiről, mert szerinte „*a kinek nincsen komoly akarata és nincs meg a tehetsége, az nem teszi meg a fáradozásokat és nem hozza meg az előmunkálatokra szükséges tetemes kiadásokat*”.⁷³⁵ Szerinte a pozsony–szombathelyi mellett a sopron–pozsonyi vasútnak is van létjogosultsága, és egymásnak nem jelentenének konkurenciát. Mind a helyi, mind az országos közforgalmi érdek megkívánja létrehozásukat.⁷³⁶ Ezt erősítette meg a helyi lapban az október 17-én megjelent cikk is: sok kevésbé fontos helyen is épült már vasút, így e vidék is joggal tarthatna igényt rá.⁷³⁷ A sopron–pozsonyi vasút végrehajtó bizottsága Finck János elnökletével újra összeült 1885. november 16-án. Itt Szilvássyék a vonal bejárásáról szóló jelentést előadták, ezt a testület tudomásul vette, és az irányt elfogadta. A polgármester Dunstnak az Erlanger Bankkal történő megegyezését is bejelentette.⁷³⁸

Sopron városának pénzügyi és ellenőrzési szakosztálya 1886-ban elhatározta, hogy felterjeszti a közgyűlés elé a vasút 50.000 forintos alaprészvénnyjegyzését, illetve azt, hogy a település tulajdonát képező területeket, 300.000 téglát és a határban található kő- és homokanyagot ingyen a vállalkozó rendelkezésére bocsássák.⁷³⁹ A képviselő-testület végül elfogadta a felterjesztést.⁷⁴⁰

Komoly lobbizás folyt a terv megvalósítása érdekében a helyi sajtóban is. A *Sopron* hasábjain eközben újabb, a sopron–pozsonyi vasút kedvező hatásait részletesen elemző cikket lehetett olvasni. A szerző kiemelte az Esterházyak szentmargitbányai, oszlopi és a győri püspökség fertőrákosi, a magántulajdonú fertőszéleskúti kőbányáiban rejlő természeti kincsek jelentőségét. E nyersanyagok a tervezett vicinálison keresztül hozzáférhetővé válnának akár az egész ország számára, hiszen akkor a GYSEV-vel és a bruck–szőnyi vonallal is kapcsolatba kerülnének.⁷⁴¹ Mindeközben olyan hírek is napvilágot láttak, hogy Dunst a vonalvezetést egy Szentmargitbánya és Oszlop irányába menő ruszti kiágazással kívánja

731 Vasutügy. In: S, 1885. szeptember 2., 70. szám, 2.

732 Sopron–Pozsony. In: S, 1885. szeptember 5., 71. szám, 2. SL, XXV. 26578. Tekintetes végrehajtó bizottság! 1885. október 2.

733 Sopron–Pozsony. In: S, 1885. szeptember 26., 77. szám, 1.

734 Sopron–Pozsony. In: S, 1885. október 3., 79. szám, 1.

735 Sopron–Pozsony. In: S, 1885. október 7., 80. szám, 2.

736 Sopron–Pozsony. In: S, 1885. október 10., 81. szám, 2.

737 Sopron–Pozsony. In: S, 1885. október 17., 83. szám, 1.

738 SL, XXV. 26578. Jegyzőkönyv. Felvétel Sopronban 1885 évi november hó 16-án Finck János polgármester elnökle alatt a sopron–pozsonyi vasút létesítése tárgyában kiküldött működő bizottság ülésében.

739 SL, XXV. 26578. Jegyzőkönyvi kivonat. A pénzügyi és ellenőrzési szakosztálynak közgyűlése 1886 évi január hó 14-én., SL, XXV. 26578. Hirdetmény!, 1886. január 14. Sopron–pozsonyi vasút. In: S, 1886. január 13., 4. szám, 3. Pozsony–soproni vasút. In: VKK, 1886. január 15., 7. szám, 107.

740 SL, XXV. 26578. Hirdetmény! 1886. január 28.

741 Sopron–Pozsony. In: S, 1886. február 6., 11. szám, 1.

kiegészíteni. Ezt az Esterházy hercegi zárgondnokság támogatta úgy, hogy 12 ezer köbméter követ ajánlott fel a dunai híd megépítéséhez. Eközben az engedélyhez szükséges pótiratokat felterjesztették a minisztériumhoz, majd a mérnökök Nezsídertől Pozsony felé megkezdték a lejtmeréseket.⁷⁴² Sopron városa feliratot intézett a miniszterhez, hogy engedélyezze a vasútvonal kiépítését.⁷⁴³ A soproni polgármester és küldöttsége személyesen is felkereste Kemény Gábor közmunka- és közlekedésügyi minisztert és Baross Gábor államtitkárt, akik tudatták velük, nem ellenzik a vonalat, sem a pozsonyi híd megépítését.⁷⁴⁴ Elkészültek a Sopron és Pándorfalu közötti rész részletes tervei és kimutatásai. A ruszti és a soproni polgármester ellenjegyzése után ezeket a minisztériumba küldték, bízva a mielőbbi politikai bejárásban és a végleges engedélykibocsátásban.⁷⁴⁵ Sokáig nem is kellett erre várni, hiszen a miniszter Gyöngyössy János osztálytanácsos vezetésével elrendelte a vonal közigazgatási bejárását december 27-én 10 óra kezdettel Sopronból kiindulva.⁷⁴⁶

Nem sokkal később megjelent egy, a Vulkapordány és Szentmargitbánya közötti szárnyvonal létesítéséről szóló cikk a *Sopron* című lapban. Ennek kezdeményezői a GYSEV és az Esterházy hercegi zárgondnokság voltak. Az építési engedélyt megkapták a minisztertől és az építkezés kezdetét 1887. február 1-jére tűzték ki.⁷⁴⁷ E terv azonban ebben a formában a későbbiekben nem valósult meg.

Végül 1886. december 28-án elkezdődött a Sopron és Pándorfalu közötti rész várva várt közigazgatási bejárása. Az eredeti tervet egy-két helyen módosították, és a hadügyminisztérium képviselőjének kérésére a soproni fegyháznál még egy megállóhely is bekerült a koncepcióba.⁷⁴⁸ Ezzel első ízben a gazdasági mellett a társadalmi igények is formáltak a vonalvezetést.

Sopron és Ruszt mellett a környező vidék lakossága is agítalt a vasút mellett, hiszen 1887 elején a miniszterhez fordultak, hogy adja ki minél előbb a sopron–pozsonyi vasút másik szakaszát képező Pándorfalu Pozsony közötti rész előmunkálati engedélyét is.⁷⁴⁹ A beadvány szövegezői úgy érveltek, hogy a tervezett HÉV a hazai és a nemzetközi áruforgalom fontos szegmensévé válhatna, illetve a vidék fejlődésének is záloga lehetne. A terület rendkívül gazdag ásványkincsekben, de legalább ennyire szem előtt tartandó a mezőgazdasági és ipari termelése is. Egyik legfontosabb árucikke a bor az évi 600–700 ezer hektoliteres mennyiségével, és a vidék gyümölcskultúrája is meglehetősen produktív.⁷⁵⁰ A Fertő gazdag nádban, sásban, szénában és alomban, de a vidék állattenyésztése is említést érdemel. Az érdekeltek ezen indokokkal küldték el a táviratot, és ezzel kapcsolatban várták a mielőbbi pozitív döntést.⁷⁵¹ A közmunka- és közlekedésügyi miniszter végül megadta 1887. június

742 Sopron–pozsonyi vasút. In: S, 1886. február 27., 17. szám, 3.

743 SL, XXV. 26578. Nagyméltóságú közmunka és közlekedési Minister Ur! 1886. június 23.

744 SL, XXV. 26578. Tekintetes törvényhatósági bizottság! 1886. július 14., Sopron–pozsonyi vasút. In: S, 1886. július 7., 54. szám, 3.

745 Sopron–pozsonyi vasútvonalnak. In: S, 1886. október 20., 84. szám, 3.

746 SL, XXV. 26578. Közmunka és közlekedési m. k. Minisztérium. 41371. számú rendelet. 1886. november 25., SL, XXV. 26578. A Sopron–parndorfi helyi érdekű vasút közigazgatási bejárásnak programja. 1886. november 29., Sopron–parndorfi vasút. In: S, 1886. december 1., 96. szám, 3.

747 A Vulka Pordány–Margiti szárnyvonal. In: S, 1886. december 4., 97. szám, 3.

748 A sopron–pozsonyi. In: S, 1887. január 5., 2. szám, 3.

749 Sopron–pozsonyi vasút. In: S, 1887. február 12., 13. szám, 2.

750 Sopron–pozsonyi vasút. In: S, 1887. február 16., 14. szám, 1–2.

751 Sopron–pozsonyi vasút. In: S, 1887. február 19., 15. szám, 1–2.

13-án Dunst Gusztávnak és érdektársainak az előmunkálati engedélyt fél évre a szöny-brucki vonalból Újfalunál kiágazólag Köpcsényen át Pozsonyig, illetve Köpcsényből „*a mosonyi*” állomásig vezető helyi érdekű vasútra.⁷⁵² Júliusban ezt a döntést tükrözte a *Uasúti és Közlekedési Közlöny* hasábjain a vasútépítési tervek között az az információ is, hogy „*napirenden van a sopron–pozsonyi... helyi érdekű vasutak engedélyezése*”.⁷⁵³ Hasonlóan kedvező híreket lehetett olvasni a *Sopronban* is, miszerint „*a sopron–pozsonyi vonal realizálása... legközelebb kilátásba van helyezve, és valószínűleg a pozsonyi állandó hiddal egyidejűleg fog megoldást nyerni*”.⁷⁵⁴ A tárgyalt híd megépítése is napirendre került 1887 végén. Maga Baross Gábor is ígéretét adta Pozsony városának, hogy segíteni fog annak kivitelezésében. Ennek leginkább járható útja a Pozsony és Sopron között létesítendő vasútvonal, hiszen ez működhetne az átjáró nélkül.⁷⁵⁵

A következő évben, 1888-ban először arról lehetett olvasni, hogy megtorpant Dunsték a vonal megépítése iránti lelkesedése. Nem sokkal később már az látott napvilágot, hogy a miniszter a Soprontól Pándorfaluig húzódó vonal Pozsonyig történő meghosszabbításával és a pozsony–szombathelyi vasút mosoni szakaszának létrehozásával kapcsolatban is kiírta a közigazgatási bejárás időpontját. Gyöngyössy János osztálytanácsos február 15-én érkezett e célból az érintett vidékre.⁷⁵⁶ Ennek ellenére a helyi sajtóban olyan hírek kaptak szárnyra, hogy a vonal mégsem fog megépülni. Itt arról lehetett olvasni, hogy a nagypolitika inkább a Pozsony és Szombathely közötti vonalat preferálta, Soprontól Szombathelyig volt már kötöttpályás összeköttetés, így azt kellett volna csak meghosszabbítani.⁷⁵⁷ Ilyen körülmények között került sor a vonal közigazgatási bejárására. A pozsonyi híd várható költségét 1.050.000 forintra becsülték, és a helyi állomást az akkori Szent András-temető mellé tervezték. A pálya Köpcsény felé ment volna a városból, onnan egy kettéágazáson keresztül Pándorfalu, illetve Moson irányába. A sopron–pozsonyi vicinális e részének várható építési költsége 2.770.000 forint.⁷⁵⁸

A másik végpont, Pozsony csak ekkortájt kezdett el komolyan foglalkozni ezzel az elképzeléssel. A város képviselő-testülete elhatározta, hogy a híd és a vonal megépítését illetően felveszi a kapcsolatot Krausz Lajos országgyűlési képviselővel, hogy támogassa a vállalkozást. Az egyezkedések végül eredményre vezettek. Pozsony város törvényhatósági bizottsága ezt követően kimondta, hogy Dunst tervét fogadja el, és 50 éven keresztül évenként 25.000 forintot fizet a hídépítés költségeinek fedezésére.⁷⁵⁹ E kedvező előjelek után 1888 júniusában a sopron–pozsonyi vasút törzsrészvényeinek jegyzése már javában folyt mind Sopronban, mind a vonal mentén fekvő településeken. „*Az érdekeltség megmutatta hozzájárulási szándékát*” és a *Mosonmegyei Lapok* már arról tudósított, hogy a vicinális a „*megvalósulás küszöbén áll*”.⁷⁶⁰ Az 5%-os, 200 forint névértékű, 180 forintért kapható

752 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1887. június 19., 71. szám, 689. Sopron–pozsonyi vasút. In: S, 1887. június 22., 50. szám, 3.

753 Vasútépítési tervezetek. In: VKK, 1887. július 6., 78. szám, 746.

754 Vasúti hírek. In: S, 1887. szeptember 17., 75. szám, 2–3.

755 A pozsonyi állandó dunai összekötő híd. In: S, 1887. november 26., 95. szám, 2.

756 A sopron–pozsonyi vasút. In: S, 1888. január 25., 7. szám, 3.

757 Sopron–pozsony. In: S, 1888. január 28., 8. szám, 1.

758 A pozsony–soproni vasút. In: S, 1888. február 22., 15. szám, 3.

759 A sopron–pozsonyi vasút. In: S, 1888. április 14., 30. szám, 3. A sopron–pozsonyi vasút. In: S, 1888. május 5., 36. szám, 2.

760 Vasútiügy. In: ML, 1888. július 1., 1. szám, 4.

elsőbbségi részvények aláírása július 9-én kezdődött a Moson vármegyei és a Mosoni városi takarékpénztárban.⁷⁶¹ A soproni sajtó biztosan jövedelmező forrásként aposztrofálta ezt a lehetőséget, és ajánlotta minden érdeklődőnek.⁷⁶²

Miután a magas rangú vállalkozó, Dunst, akitől joggal várhatták a vasútépítés sikerét az érdekeltek, 1885-ben feltűnt a színen, bizakodva figyelte mindenki a tevékenységét a két várost összekötő vasút létesítésével kapcsolatban. Később kiderült, mindhiába. Sopron, majd Pozsony és az illetékes minisztérium is támogatóan lépett fel az ügyben. A környező vidék lakossága is a vonal közgazdasági és társadalmi hasznosságára hivatkozva sürgette annak mielőbbi kiépítését. E koncepció azonban hirtelen megrekedt ezen a szinten és ismételten újabb „engedményesek” jelentek meg, akik csak tovább szították az érdekháborút az érintettek között, és valóságos kálváriát idéztek elő a HÉV létrehozásával kapcsolatban.⁷⁶³

5.2.3. Újabb tervek és felszínre törő érdekharc

Miután a korábban ígéretesnek tűnő dunsti koncepció megrekedni látszott, a HÉV tényleges megvalósulásának fázisáig további személyek jelentek meg a színen. Először Radó Kálmán⁷⁶⁴ Vas vármegyei főispán kért és kapott előmunkálati engedélyt 1888. december 1-jén egy, a MÁV zurányi állomásából kiinduló, Körtvélyesen és Köpcsenyén át egészen Pozsonyligetfaluiig vezetendő helyi érdekű vasútra.⁷⁶⁵ Radó célja ezzel egy Pozsony és Zurány közötti vonal létesítése volt, és innen az államvasút pályáját használnák Mosonig. A nyomjelzési munkálatok gyors megkezdése után a főispán tervei szerint a következő év tavaszán hozzáláthatnak az építkezéshez.⁷⁶⁶

Sok érdemlegeset nem lehetett olvasni a két várost összekötő vaspálya kiépüléséről 1889 elején. A *Sopron* márciusban arról számolt be, hogy a Dunst-csoport lelkesedése nem csökkent, és Sopronból két mérnökkel elindult a pálya bejárására és helyszínelésére.⁷⁶⁷ Az év további részében már alig lehetett hallani a tárgyalt vicinálisról. A rusztiak a soproni polgármesterhez intézett levelükben arra kérték a városvezetőt, hogy mindennemű fejleményről értesítse őket.⁷⁶⁸

761 Vasút-ügy. In: ML, 1888. július 8., 2. szám, 10.

762 A Sopron–pozsonyi vasút. In: S, 1888. június 30., 52. szám, 3.

763 Horváth 2013, 51.

764 Radó Kálmán (1844 Répcelak –1899 Karlsbad) 1867-ben, 23 évesen már a Sárvári járás szolgabírája, majd 1869-től ugyanez a kerület küldte a képviselőházba is. A parlamentben a Deák-párt soraiban foglalt helyet. Répcelaki birtokain gazdálkodott és felvirágoztatta. Vas vármegye főispánja 1882-től. Itt megvalósította a gyors és igazságos közigazgatás modern ideálját. Az ország egyik első és legvirágzóbb egyesülete, a Vasvármegyei Gazdasági Egyesülete is az ő kezdeményezésére jött létre, amelynek a vezetője is lett. Tevékeny részt vállalt a Rába és mellékfolyóinak szabályozásában. Az ő nevéhez fűződik a Rábca szabályozásával a Hanság déli szegélyének a lecsapolása is. A császári és királyi kamarás Radót 1893-ban valóságos belső titkos tanácsosnak nevezte ki az uralkodó. A Győri Gőzhajózási Társaság elnöke lett 1894-ben. Munkájának hála a GYSEV forgalma is megsokszorozódott. Emellett sokat tett Vas megye gazdasági és kulturális felvirágoztatásáért. Neki köszönhető többek között a Pozsony–szombathelyi HÉV megépítése is. A felsőöri kerület országgyűlési képviselője lett 1896-ban. Számos magas kitüntetés tulajdonosa, Szombathely díszpolgára. In: http://www.vamh.hu/Nevtar/R/Rado_Kalman.html, 2014. 02. 25., 10:37. Béres 1997., 52–54.

765 A közmunka és közlekedésügyi m. kir. ministerium által 1888 október 1-étől december 31-éig kiadott s a Vasúti és közlekedési közlönyben kihirdetett vasúti és csatorna előmunkálati engedélyek. In: VKK, 1889. február 3., 15. szám, 190–191. Vasút-ügy. In: ML, 1888. december 9., 24. szám, 112.

766 Vasút-ügy. In: ML, 1888. december 23., 26. szám, 122.

767 Pozsony–soproni vasút. In: S, 1889. március 16., 22. szám, 6.

768 SL, XXV. 26578. Tekintetes Polgármester Ur! 1889. szeptember 10.

A következő évben, 1890-ben azonban már kész tényként közölték, hogy Dunst koncepciója „befagyott”, ennek okát később a sajtóban úgy határozták meg, hogy az „a magsállasu úr, ki a kiépítés financirozását magára vállalta, tévedett a háta mögött állók megvalasztásában”.⁷⁶⁹ Egyúttal Pozsony és környéke sem támogatta megfelelőképp a tervet.⁷⁷⁰ Így ebben az évben sem történt előrelépés a régóta óhajtott vicinális tárgyában. Ezzel ellentétben a helyi sajtó a pozsonyi dunai híd elkészültét december végére prognosztizálta.⁷⁷¹ Végül 1890. december 30-án felavatták az egyelőre a Pozsony–szombathelyi HÉV-et szolgáló, pozsonyi Ferenc József hidat (LÁSD: MELLÉKLET, II. ÁBRA).⁷⁷² A híd 458 méter hosszú és 7 nyílása van, az állam tulajdona és a Duna magyarországi szakaszán az ötödik állandó átkelő.⁷⁷³

Úgy tűnt, a sopron–pozsonyi vonal megépítésének terve végre átlendült a holtponjtján 1891-ben. Ismét egy újabb szereplő tűnt fel a színen: Réthey Ferenc budapesti vállalkozó kapott előmunkálati engedélyt a kereskedelemügyi minisztertől egy Sopronból Ruszton, Pándorfalun, Gátán, Körtvélyesen és Köpcsényen át a Pozsony–szombathelyi HÉV vonalába beágazólag Pozsonyig, vagy a GYSEV Darufalva vagy Vulkapordány állomásából kiágazólag Oszlop, Sérc, Feketeváros és Pándorfalu irányába, majd ugyancsak a Pozsony–szombathelyi HÉV-be beágazólag fővonal, illetve Szentmargitbányától Rusztig szárnyvonal létesítésére egyéves időtartamra.⁷⁷⁴ Ezt később még egy évvel hosszabbította Wekerle Sándor ideiglenes kereskedelemügyi miniszter.⁷⁷⁵ A soproniak örömmel fogadták a hírt, és bíztak a vonal mielőbbi kiépítésében.⁷⁷⁶ A *Sopron* hasábjain egy, a vicinális hasznosságát mind lokális, mind regionális perspektívában részletező írás jelent meg újfent.⁷⁷⁷ E terv sem vált azonban valóra, mivel a pénzügyi körök egyre bizalmatlanabbak lettek a megvalósulását tekintve sokáig késlekedő vasúttal szemben.⁷⁷⁸ Nem ez a két elképzelés bizonyult így a legígéretesebbnek ebből kifolyólag, hanem a települések által életre hívott kezdeményezés. A köpcsényi Batthyány József kastélyában megtartott értekezleten az érintett helységek vezetői egy végrehajtó bizottságot neveztek ki a helyi lakos gróf Haller Sándor és Finck János soproni polgármester vezetésével a terv minél előbbi megvalósítása érdekében. Ide meghívták az illetékes települések elöljáróit, a 75 kilométeres vasút tervezett költségét 1.600.000 forintra becsülték.⁷⁷⁹ Ők ketten 1892. március 30-án Sopronban az előmunkálatokra vonatkozó kérvényt elkészítették és az illetékes miniszternek elküldték.⁷⁸⁰

A nagy engedélyezési kavalkád közepette egy vonalvezetési vita is felszínre tört. Áprilisban Nezsiderben ülésezett a végrehajtó bizottság, ahol meghatározták, hogy Sopronból indulna és Ruszton, Nezsideren és Pándorfalun át egészen Pozsonyligetfalug

769 Új vasutaink. In: S, 1890. november 26., 95. szám, 1.

770 Sopron–pozsony I. In: S, 1892. január 24., 10. szám, 1.

771 A pozsonyi állandó dunahíd. In: S, 1890. november 26., 95. szám, 3.

772 Frisnyák 2001. 101., Sopron–pozsonyi vasút. In: S, 1893. május 5., 47. szám, 2.

773 Az új pozsonyi híd. In: Rábaköz (A továbbiakban: R), 1891. január 6., 2. szám, 3.

774 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1891. április 5., 14. szám, 61. Előmunkálati engedély. In: VKK, 1891. március 27., 37. szám, 333.

775 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1892. június 5., 68. szám, 573. Vasúti előmunkálati engedély. In: S, 1892. június 23., 73. szám, 2.

776 Előmunkálati engedély. In: S, 1891. április 1., 26. szám, 3.

777 A sopron–pozsonyi vasút újra ébredése. In: S, 1891. április 8., 28. szám, 11.

778 Kubinszky 1958, 163.

779 Pozsony–soproni vasút. In: ML, 1892. március 13., 11. szám, 44. A sopron–pozsonyi h. é. vasút. In: ML, 1892. március 20., 12. szám, 47.

A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasút. In: S, 1892. március 24., 36. szám, 3.

780 A sopron–pozsonyi vasút újra ébredése. In: S, 1892. április 5., 41. szám, 2.

vezetne a vonal, itt kapcsolódna be a Pozsonyi–szombathelyi HÉV pályájába. Rusztól Szentmargitbánya felé, illetve Nezsideről Boldogasszonyig szárnyvonalak épülnének ki.⁷⁸¹ Még az engedély átvétele előtt Ruszton is értekezletet tartottak, és összegyűjtötték a vasút jövedelmezőségének adatait abból a célból, hogy a községek könnyebben határozassák el magukat a törzsrészvények jegyzésére. Egy, a *Mosonmegyei Lapokban* megjelent cikk támogatta ezt az irányt. Az író meglátása szerint csak azért megy Ruszt felé a vasút, mert „*a vállalat élén álló urak jobb hazafiak*”, és jóval befolyásosabb e vonal mögött álló érdekelttség is.⁷⁸² Miletics oszlopi plébános viszont továbbra sem preferálta a ruszti vonalvezetést, ennek ellenére szárnyvonalként bekapcsolta volna e települést is az eredeti elképzelésébe, mindemellett sokkal diplomatikusabban nyilatkozott ekkor már a tárgykörben.⁷⁸³ Az erre érkező, kompromisszumos megoldást javasoló válasz is sokkal enyhébb volt. A Ruszt felé menő vasút Okánál az oszlopi országút felé vezethetne, és kellene találni egy mind Szentmargitbányától, mind Oszloptól 15–20 percnyi távolságra lévő pontot. Mivel a vasút tervezőinek még nem volt előmunkálati engedélyük, ezért kérték, hogy valamennyi érdekelt igényeit vegyék figyelembe.⁷⁸⁴

A kereskedelemügyi miniszter 1892. május 28-án Haller Sándornak, Dröxler Gusztáv pozsonyi, Finck János soproni és Conrad Lajos ruszti polgármesternek adott előmunkálati engedélyt egy évre egy Sopronból Ruszton, Pándorfalun, Gátán, Körtvélyesen, Köpcsényen és Pozsonyiligetfalun érintésével a Pozsony–szombathelyi HÉV-be beágazólag fő-, illetve Rusztól Szentmargitbányáig terjedő szárnyvonal kiépítésére.⁷⁸⁵ Ebből látható, hogy egyszerre több engedményes is „harcba” szállt a régóta kívánt vonal létesítéséért, de a legígéretesebbnek nem a magánszemélyek, hanem a települések által létrehozott „szövetség” bizonyult.

A helyi sajtó ismételten szükségyszerűnek ítélte 1892-ben a sopron–pozsonyi vasút megépítését a vidék szempontjából, és felhívta arra a figyelmet, hogy már mennyit buktak annak folyamatos eltolódása miatt.⁷⁸⁶ Eközben a korábban felszínre tört vonalvezetési vita nem lankadt. A rusztiak azt szerették volna, hogyha a pálya keresztülszeli a településeiket. Miletics János oszlopi plébános továbbra is azon a véleményen volt, hogy „*nincs fölöslegesebb dolog a világon, mint e vonalat Ruszttal egybekötni*”. Inkább az ásványkincsekben gazdag Szentmargitbánya, Oszlop, Sérc, Oka, Fertőfehéregyháza – tehát tulajdonképpen a Kismarton felé vezető – irányt preferálta pusztán gazdasági megfontolásból.⁷⁸⁷ A rusztiak nem hagyták szó nélkül a kritikát, hiszen a település híres kukoricaföldjeiről, szántóiról, boráról és vendégszeretetről. Ilyetén módon Dunst, Rusztot is magában foglaló

781 Sopron–pozsonyi vasút. In: ML, 1892. május 1., 18. szám, 71.

782 Beküldetett. In: ML, 1892. május 8., 19. szám, 77.

783 A sopron–pozsonyi vasút. In: S, 1892. május 1., 51. szám, 3.

784 Sopron–Pozsony. In: S, 1892. május 22., 60. szám, 1–2.

785 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1892. június 3., 67. szám, 567. Vasúti előmunkálati engedély. In: S, 1892. június 23., 73. szám, 2.

786 Sopron–Pozsony I. In: S, 1892. január 24., 10. szám, 1.

787 Sopron–Pozsony II. In: S, 1892. január 26., 11. szám, 1.

vonalvezetését tartották elfogadhatónak.⁷⁸⁸ A viszontválaszban azt a kritikát kapták, hogy a településen megtermelt mennyiség rövid idő alatt elszállítható lenne, tehát nincs igazából szükségük a vasútra.⁷⁸⁹

A sopron–pozsonyi vasút végrehajtó bizottsága 1892. október 25-én Nezsiderben ülésezett. Itt Finck tudatta, hogy szándékában áll a Dunst által készített és a kormány által már jóváhagyott tervek átvenni a korábbi „engedményestől” és ebbe a kereskedelemügyi miniszter is beleegyezett ezt megelőzően.⁷⁹⁰ Finck és Conrad beszámolt arról is, hogy tárgyaltak a vonal finanszírozását vállaló R. Burkhardt & Comp berlini pénzintézettel. Dröxler egyúttal felhívta arra a figyelmet, hogy az volna a legelőnyösebb, ha a Münchener Localbahn Actionsgesellschaftot is megbíznák a vonal „*tracirozásával*”⁷⁹¹ és *financirozásával*”. A bizottság ezt a javaslatot elfogadva elhatározta, hogy felveszik a kapcsolatot mindkettővel és megtudakolják, milyen feltételek mellett vállalkoznak a munkálatok elvégzésére.⁷⁹² Szálybély Gyula országgyűlési képviselőt, az 1891-ben megalakult Dunántúli HÉV Rt. elnökét bízták meg azzal, hogy a Münchener Localbahn Actiengesellschaftot képviselje.⁷⁹³ Az ülés utolsó döntésének értelmében az előmunkálati költségekre megszavazott összegek folyósítása is elkezdődött, mivel már ez a folyamat is tetemes tőkét kívánt, az engedélyesek felhívást intéztek az érdekelt községek és nagybirtokosok irányába további hozzájárulásban reménykedve.⁷⁹⁴

Közben a tervezett vasútvonal vidékén egy újabb alternatíva is megfogalmazódott. A bécsi illetőségű Länderbank Nezsiderben járt annak érdekében, hogy a település nem lenne-e hajlandó inkább egy – általuk jövedelmezőbbnek ítélt –, a GYSEV vonalát Százrazvámnál keresztező HÉV-et támogatni.⁷⁹⁵ Kismarton korábban már rábólintott a tervre. A nezsideriek azonban nem szimpatizáltak az új koncepcióval, mondván, az csak az ország nyugati vidékére lenne kedvező hatással. Ráadásul a Sopron vármegyei településeket a kismartoni piacra terelné és az egész vidéket Bécs felé nyitná meg, így károsítaná őket. Ezzel gyakorlatilag meghiúsult ez az elképzelés.⁷⁹⁶

A rusztiak és Miletics vitája ismét felszínre került 1892 végén. A plébános újfent sarkalatos módon a kismartoni vonalvezetést preferálta, hiszen komoly tőke nem állt a rusztiak mögött, a kismartoni irány a központba vezetne, az Esterházyak csak ez utóbbit támogatták, és a híres kőbányák sem e településen voltak.⁷⁹⁷ Ennek tükrében egyre racionálisabb érvek szóltak Kismarton mellett, de ebbe a rusztiak nem nyugodtak bele olyan könnyen.

788 „Sopron–Pozsony” felelet. In: S, 1892. február 16., 20. szám, 1–2.

789 Sopron–Pozsony III. In: S, 1892. február 21., 21. szám, 1–2.

790 A pozsony–soproni vasút. In: ML, 1892. október 23., 43. szám, 174. SL, XXV. 26578. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 15041. számú III. rendelete. 1892. május 28.

791 Sopron–pozsonyi vasút. In: ML, 1892. október 30., 44. szám, 175–176.

792 Sopron–pozsonyi vasút. In: S, 1892. november 1., 127. szám, 1–2.

793 Pammer László: A sopron–pozsonyi HÉV. In: Kövér István (szerk.): Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen. Szombathely, MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság és Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezete, 1995 (a továbbiakban: Pammer 1995/B), 432., SL, XXV. 26578. Jegyzőkönyv. Felvetett a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasút végrehajtó bizottsága Sopronban f. h. 12-én tartott értekezletén.

794 Sopron–pozsonyi vasút. In: S, 1892. november 29., 139. szám, 2. SL, XXV. 26578. Felhívás. 1892. október, a pozsony–soproni vasút. Felhívás. In: ML, 1892. november 13., 46. szám, 184.

795 Párdorf–Nezsider–Kismarton–Mühlendorf vasuti terv. In: ML, 1892. november 27., 48. szám, 191.

796 Párdorf–Nezsider–Kismarton–Mühlendorf vasuti terv. In: S, 1892. december 1., 140. szám, 2.

797 Sopron–pozsony. In: S, 1892. december 6., 143. szám, 1–2.

A december 12-i végrehajtó bizottsági ülésen bejelentették, hogy a Localbahn hajlandó a trasszírozási⁷⁹⁸ költség felét fedezni. Az értekezlet hosszas megbeszélés után Pozsonyligetfalutól Köpcseny, Gáta, Pándorfalu, Nezsider-Nyulas, Boldogasszony, Védény, Fertőszéleskút, Feketeváros, Fertőfőhéregyháza, Sérc, Oszlop, Oka, Ruszt, Fertőmeggyes, Fertőrákos-Kőbánya, soproni fegyintézet és a Mihálykapu melletti soproni beágazással létrehozandó pályáról állapotodott meg. Az említett települések közül csak azok kapnak állomást, melyek hozzájárulnak az építési költségekhez.⁷⁹⁹

Jól haladtak az építkezés előkészületeivel 1893 tavaszán. A *Mosonmegyei Lapok* hasábjain arról lehetett olvasni, hogy a munkálatok hamarosan megkezdődnek és a törzsrészvények ügye záros időn belül rendeződni fog.⁸⁰⁰ Haller Sándor elnök a pozsonyi végrehajtó bizottsági ülésen a tagokat az eddigi lelkesedésük megtartására kérte a „befagyott” dunsti elképzelés ellenére. A tanácskozás egyik fő pontja volt Dunst előmunkálati tervezetének átvétele a későbbi munkák megkönnyítése érdekében.⁸⁰¹ Majd május 1-jére Finck polgármester értekezletet hívott össze Sopronban a lakosság informálása céljából. E helyütt Haller vázolta, hogy a 78 kilométeres tervezett vonal Pozsonyligetfalutól Pándorfalun, Ruszton és Fertőrákoson át vezetne Sopronig. Nagyságrendileg 2.000.000 forint szükségeltetne az építkezéshez. A céljuk az volt, hogy a beszédnek köszönhetően Sopronban legalább 150.000 forint értékben jegyezzenek törzsrészvényeket. Haller kielemezte a vasút várható előnyeit Sopronra nézve, továbbá rámutatott a szomszédos községek érdekeire és e vonalvezetés szükségességére. A ruszti és fertőrákosi irány mellett szólt, hogy az érintett területen volt az évente 500 vagon jelentő állami fegyház, Fertőrákos, Fertőmeggyes és Ruszt a Fertő lecsapolása után bővelkedett a szántóföldekben, ahonnan jelentős mennyiségben lehetett volna terményeket elszállítani, végül a szentmargitbányai és oszlopi kőbányák is emelheték volna a forgalmat. A HÉV jövedelmezősége tehát elvitathatatlan volt.⁸⁰²

Hallernak sikerült megvásárolnia Dunstól a korábbi nyomjelzési munkálatainak dokumentumait, kilométerenként 70 forintért 1893 májusára.⁸⁰³ Ez sem gátolta így már a vonal létrehozásának előrehaladását. A kereskedelemügyi miniszter május 7-én Hallernak, Dröxlernek, Fincknek és Conradnak egy évvel meghosszabbította a Sopronból Ruszton, Pándorfalun, Gátán, Körtvélyesen, Köpcsenyen és Pozsonyligetfalu érintésével a Pozsony–szombathelyi HÉV-be beágazólag fővonal, illetve Ruszttól Szentmargitbányáig szárnyvonal kiépítésére szóló előmunkálati engedélyt.⁸⁰⁴ Hallerék csoportja ezután azonnal a soproni törvényhatósági bizottsághoz fordult, hogy 100.000 forintot szavazzanak meg a tervükre.⁸⁰⁵

798 Trasszírozás: nyomjelzési munkálatok.

799 Sopron–pozsonyi vasút. In: ML, 1892. december 18., 51. szám, 203–204.

800 A pozsony–soproni vasút. In: ML, 1893. március 26., 13. szám, 54.

801 Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári Fiókleveztára, IV. B/906., 366. doboz, Alispáni iratok, Pozsony–Sopron közötti (fertővidéki) vasút. (A továbbiakban: MmL, AI 366.) Jegyzőkönyv: 1893. március 24.

802 SL, XXV. 26578. Emlékirat a Pozsonytól Ligetfalun át Sopronig tervezett vasút ügyében. 1893. május 1.

803 Sopron–pozsonyi vasút. In: SH, 1893. május 5., 47. szám, 2.

804 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1893. május 17., 59. szám, 558. Előmunkálati engedély. In: SH, 1893. május 24., 54. szám, 3. Előmunkálati engedélyek. In: ML, 1893. május 21., 21. szám, 86.

805 SL, XXV. 26578. Tekintetes Sopron szab. kir. város törvényhatósági bizottsága. 1893. május 8.

A vasút ügye mindezekkel együtt folyamatosan haladt előre. A vicinálíst érintő hozzájárulások és részvényjegyzés is egyre nagyobb mértéket öltöttek. Nezsiderben június 12-én Haller értekezletet tartott, ahol elkezdtek a törzsrészvények jegyzését. A helyi takarékpénztár 15.000 forintnyi részvény jegyzését határozta el, de a lakosság vagyonosabb részét is arra buzdították, hogy tegyenek valamit a régóta kívánt vasút létesítéséért.⁸⁰⁶ Sopront kivéve az egész vonal mentén megindult az értékpapírok eladása, ezért Szálybely levelet intézett Finckhez annak kiderítése érdekében, miért helyezkedett a város e tárgyban várakozó álláspontra.⁸⁰⁷ Fiala Miklós nezsideri főszolgabíró kezdeményezésére a településen külön bizottságot szerveztek e célból.⁸⁰⁸ Ennek eredményeként a város pár nap leforgása alatt már 52.800 forintot jegyzett, és úgy vélték, hamarosan ez 60.000 lesz.⁸⁰⁹ E folyamat hasonlóan jól haladt előre Ruszton is, ahol a város 20.000, míg a lakosok 26.000 forintnyi értékpapírt jegyeztek, de elhatározták, hogy az összes kisajátítandó földterületért hozzávetőlegesen 34.000 forintot kitevő törzsrészvényeket fogadnak el.⁸¹⁰ Fertőmeggyes is csatlakozott a két városhoz és 6000-ért törzs-, 10.000 forintért elsőbbségi részvényt vásárolt és a kisajátítandó földekért – Ruszthoz hasonlóan – törzsrészvényeket fogadott el.⁸¹¹ Moson vármegye törvényhatósági bizottsága 20.000 forintot szavazott meg a vasút segélyezésére.⁸¹² Eközben Haller Sándor október 13-án Sopronba érkezett a törzsrészvény jegyzésének határidejét kihirdetni.⁸¹³ Itt rajta kívül Simon alispán, Finck polgármester, Müller Paulin kamarai elnök, Conrad ruszti polgármester, Andrassy pozsonyi tanácsnok és Pretsch köpcsényi plébános voltak jelen. A vasút tervezett költsége 2.900.000 forint volt, amelynek egyharmadát kellett volna törzsrészvényjegyzésből elérni, hogy az állami engedély elnyerhető legyen. A bizottság tudatta a jelenlévőkkel, hogy már csak 160.000 forint hiányzik ehhez, és ezt Sopronban, Pozsonyban és a tervezett vonal menti településeken mielőbb összegyűjtik.⁸¹⁴ Ezalatt Pozsonyban a végrehajtó bizottság *Pro Memoria* címmel egy röpiratot jelentetett meg. Ebben tételesen felsorolták az általuk vizionált vonal építési költségeit és várható jövedelmezőségét az érintett községek vonatkozásában. E számítások azt vették figyelembe, hogy a vonal mentén 103.000 egyén lakik, a birtoikosok 130.000 kat. hold földdel és 6700 kat. hold szőlővel bírnak, 130.000-es személy-, 750.000 métermázsas teherforgalom várható. Mindemellert az érvelés az új HÉV előnyeit is hangsúlyozta, miszerint általa új piacok nyílnak meg a termelők számára. Továbbá, hogy olcsón lehet fát hozni a Vág völgyből, a bor kivitele szempontjából megnyílik az út Felső-Magyarország, Németország keleti része, Lengyelország és Oroszország felé, a Hanság és a Fertő lecsapolása következtében megnövekedett termékeny szántóföld gabonatermése Felső-Magyarországra szállítható, közvetlen kapcsolatba kerül Sopron a Dunával, és végül, hogy Brennbérg szénbányája újabb piacokat kap. Ezzel azt próbálták Hallerék bizonyítani, hogy nemcsak az érintett községek, hanem Sopron és Pozsony szempontjából is elengedhetetlen a pálya kiépítése, amely várható forgalmából fakadóan

806 Sopron–pozsonyi vasút. In: SH, 1893. június 14., 62. szám, 3.

807 SL, XXV. 26578. Nagyságos Finck János polgármester urnak! 1893. szeptember 26.

808 Sopron–pozsonyi vasút. In: ML, 1893. június 18., 25. szám, 103.

809 Sopron–pozsonyi vasút. In: SH, 1893. június 21., 65. szám, 3.

810 A pozsony–soproni vasút. In: SH, 1893. július 2., 69. szám, 4.

811 A sopron–pozsonyi vasút. In: SH, 1893. szeptember 8., 97. szám, 3.

812 MmL, AI 366. Mosonvármegye köztörvényhatósági bizottságának az 1895. évi július hó 17-én, Óvárrott tartott évnegyedes rendes üléséről vezetett jegyzőkönyv kivonata.

813 A sopron–pozsonyi vasút. In: SH, 1893. október 12., 110. szám, 4.

814 A sopron–pozsonyi vasút. In: SH, 1893. október 15., 111. szám, 5–6.

a befektetett tőkét visszahozza.⁸¹⁵ Várható társadalmi hatásai közül kiemelendő a turisztikai célpont, Nezsider, ahol a Fertő tó adta fürdési lehetőség mellett egyes helyeken gyógyhatású források találhatóak, illetve kikötője révén a hajózásra is alkalmas.⁸¹⁶ Nem mellékesen Nezsider és a szomszéd település, Nyulas vásártartási joggal is rendelkezett, ahol általában rendes hetivásárokat tartottak, és ez szintén emelhetette a vasúton utazók számát. Sopronban a pénteki napokon tartottak vásárokat, különösen a marhavásárok voltak híresek, ahova főként Ausztriából, Bécsből és Bécsújhely vidékéről érkeztek gazdag kalmárok.⁸¹⁷ Ők a HÉV megépülése esetén vonattal közelíthetnék meg a vásárt.

A nagy előkészületek közepette a *Soproni Hírlap*ban vezércikként ismét megjelent egy, a vonalvezetést kritizáló írás. Az író szerint a HÉV legproblémásabb része a Sopron és Ruszt közötti szakasz, mivel semmi előnnyel nem jár innen közvetlenül Sopronig vezetni. Sokkal racionálisabb lenne a már meglévő GYSEV vonalba Vulkapordánynál beágazni. Komoly földrajzi akadályok, hegyek is elválasztják egymástól a két várost, és ezen keresztül nehezen kivitelezhető a pálya. Nem utolsósorban olyan nagy forgalmat sem lehet itt várni. Ha csak Sopront Pozsonnyal kell összekötni, akkor egyértelműen a Sérc, Kismarton, Vulkapordány irány lenne észszerű, azonban az író megjegyzi, hogy a Sopron vármegyei kisebb korábbi szabad királyi várost, Rusztot is be kellene kapcsolni a közlekedés vérkeringésébe, és ezt egy Sércből a város irányába vezetendő szárnyvonallal véli megoldhatónak. Felmerült a vonalnak a Vulkapordány–Sopron szakaszt kezelő GYSEV általi üzemeltetése is, így itt a péage-forgalom lebonyolítása sem ütközne akadályba.⁸¹⁸ Erre reagálva jelent meg egy azt fejtegető írás, hogy a húsz éve húzódó vasútügyben még azt sem lehet tudni, merre megy a vonal. Már azt sem tartották elképzelhetetlennek, hogy az Eszterháza–Boldogaszony–Pándorfalu vonal előbb elkészül, mint e rég tervbe vett HÉV.⁸¹⁹ A kismartoniak is beszálltak a vitába. Szerintük a szentmargitbányai kölelőhelyeket nem Ruszton, hanem Oszlopon át kellene összekötni a fővonallal. Ezt azonban a soproniak nem helyeselték, mondván, a pomogyi csatorna elkészültével a déli rész áruit a Fertő tó kiszáritása miatt Ruszton keresztül adnák fel a vasútra, és így igenis van legitimitása e vonalvezetésnek. Az is világossá vált, hogy a kismartoni és vulkapordányi irány az összes támogatással már kivitelezhető lenne, csupán meg kellene hozni a helyes döntést.⁸²⁰ Válaszul erre azt kapták a másik irány támogatóitól, hogy Sopron és Ruszt között is gazdag vidék fekszik Fertőmeggyessel, a püspöki kőbányával, a városi majorral, a nagy Tómalommal és a városi János szőlőteleppel. Ezek közül a nyáron turisztikailag jelentős és nagy utazóközönséget generáló Tómalom kiemelendő leginkább,⁸²¹ ahova – melleleg – Sopronból omnibuszok is közlekedtek.⁸²² Ekkor az utazóközönség igényeinek a kielégítése is fontossá vált a gazdasági okok mellett. A parttalan viták közepette a községek által a vasút támogatására megszavazott összegeket a vármegyei gyűlés jóváhagyta, így a költségvetésre vonatkozó

815 SL, XXV, 26578. Pro Memoria. 1893. december 14.

816 Nezsider mint fürdőhely. In: ML, 1889. május 26., 22. szám, 115.

817 Kalmár Zsuzsa: Moson megye gazd.-i fejlődése és a „Fertővidéki Vasút” kiépítése közötti kapcsolat.(kézirat). In: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archivuma, 41–42., 51.

818 A pozsony–soproni vasut. In: SV, 1894. június 7., 45. szám, 1–2.

819 A pozsony–soproni vasut ügyéhez. In: SV, 1894. június 10., 46. szám, 2–3.

820 A pozsony–soproni vasut. In: SV, 1894. június 21., 49. szám, 1–2.

821 A pozsony–soproni vasut. In: SV, 1894. június 24., 50. szám, 1–2.

822 Kalocsai 2011, 85.

tárgyalásokat hamarosan meg lehetett kezdeni az érintett minisztériummal.⁸²³ Időközben a kismartoniak is kifejtették nyomós indokukat a városukat érintő vonalvezetés mellett. Ha nem épülne meg a sopron–pozsonyi vasút, akkor nekik Pándorfaluig kellene saját erőből 41 kilométeres vasutat építeniük, de ha az általuk óhajtott terv valósulna meg, akkor csupán a 14 kilométeres szárazvám–kismartoni vonalat kell Sércig kiépíteniük.⁸²⁴ A viták véget nem érő eszmevitatásokat szültek, amelyekbe gyakran a *Soproni Hírlap* szerkesztősége is becsatlakozott, hol az egyik, hol a másik félnek adva igazat.⁸²⁵ Ezzel nyilvánvalóvá vált, hogy milyen nagy tétje van annak, merre is fog vezetni a két várost összekötő pálya.

E viták közepette 1894 elején arról cikkezett a *Rábaköz* című hetilap, hogy a Sopron és Pozsony között létesítendő vonal a megvalósulás stádiumába lépett, és az egyik fő letéteményese Albrecht herceg, a vidék első birtokosa. Ő minden követ megmozgat, hogy minél előbb elkészüljön az általa preferált vicinális.⁸²⁶ Ezzel egy olyan prominens személyiség állt a vasút megvalósulása mellé, aki a befolyása révén nagyot lendíthetett a HÉV ügyén.

Ahhoz, hogy megépüljön a vasút, az „engedélyeseknek” a megfelelő finansziális háttérrel is biztosítaniuk kellett, így a korábban megkezdett részvényjegyzéseket folytatták. A belügyminiszteri jóváhagyás után 1894 januárjában eldőlt, hogy Sopron városa 100.000 forintot fordít törzsrészvényjegyzésre. Majd nem sokkal később az is napvilágra került, hogy a helyi „magánosok” 32.500 forinttal járulnak hozzá a vasút megépítéséhez.⁸²⁷ Időközben Esterházy Pál⁸²⁸ herceg is kivette a részét a támogatásból, hiszen 20.000 forint értékben jegyzett értékpapírokat.⁸²⁹ Hallerék eközben már az illetékes miniszterhez fordultak segély és engedélyük jóváhagyatása érdekében. Bár a törvény által előírt 35%-os építési költségből még hiányzott egy kisebb összeg, abban bíztak, hogy Lukács Béla kereskedelemügyi miniszter az általuk előirányzott 400.000 forintot megadja, és Pozsony városának lakossága is támogatni fogja a projektet, továbbá azon földbirtokosok, akiknek a földjén a vasút áthalad.⁸³⁰ Haller Conraddal történő egyezkedése után kiderült, hogy 3.000.000 forint szükséges a vasút megépítéséhez, amelyből 1.000.000 forintot kell összeszedniük. Ebből rendelkezésre állt már 500.000 forint, és ekkor még bíztak a 400.000 forintos állami támogatásban is, de mint később kiderült, az ország épp ekkor kötött szerződést Romániával a gyimesi és vöröstoronyi szoroson át vezető vasút megépítésének tárgyában, és ez a költségvetését lényegesen megterhelte.⁸³¹

823 A sopron–pozsonyi vasút. In: SV, 1894. június 24., 50. szám, 4.

824 Kismartonból. In: SV, 1894. június 28., 51. szám, 1–2.

825 A pozsony–soproni vasút. In: SV, 1894. július 1., 52. szám, 1–3.

826 A pozsony–soproni vasút. In: R, 1894. január 14., 3. szám, 3.

827 SL, XXV. 26578. 1069. számú III. rendelet. 1894. január 11. Pozsony–soproni vasút. In: ML, 1894. február 4., 5. szám, 19. A sopron–pozsonyi vasút. In: SV, 1894. január 21., 6. szám, 4. Városi közgyűlés. In: SV, 1894. január 28., 8. szám, 3. A sopron–pozsonyi vasút. In: SV, 1894. január 25., 7. szám, 5.

828 Esterházy Pál (1843–1898) fiatalon politikai pályára lépett: 1864-ben attasé Londonban, majd 1867-ben a Vatikánban. A kiegyezést követően otthagya a külpolitikai szolgálatot és belpolitikai karriert futott be. A kapuvári kerület küldötte 1869-ben, 1871–1872-ben Moson, 1872–1894 között Sopron vármegye főispánja. In: D. Szakács Anita: Süttör és Eszterháza története 1849–1872. In: Bertha János (szerk.): Fertőd, Süttör–Eszterháza évszázadaiból. Tanulmányok. Bp., Hazánk Kiadó, 2006, 96.

829 A pozsony–soproni vasút. In: SV, 1894. március 15., 21. szám, 4.

830 A pozsony–soproni h. é. vasút végrehajtó-bizottsága. In: ML, 1894. július 22., 29. szám, 114–115., SL, XXV. 26578. Nagyméltóságú Minister Úr! 1894. június 25. Pozsony–soproni vasút. In: SV, 1894. július 12., 55. szám, 5.

831 A pozsony–soproni vasút. In: SV, 1894. július 22., 58. szám, 3–4., Kubinszky 1958, 164.

Hallerék ennek ellenére bizakodóak voltak, hiszen a kereskedelemügyi miniszter megadta újabb egy évre az előmunkálati engedélyt az általuk preferált viszonylatra.⁸³²

Ekkor úgy tűnt, a vicinális gróf Haller Sándor és érdekcsoportja által a megvalósulás útjára lépett, hiszen az iránya hosszú ideje nem változott annak ellenére, hogy a kismartoniai komolyan kritizálták ezt a vonalvezetést. A HÉV megépítéséhez szükséges összeg lassan, de biztosan gyűlt, így sokan úgy vélték, hogy e terv fog végleges formát ölteni, és hamarosan megkezdődhet a kivitelezés.⁸³³

5.2.4. Egy újabb „engedményes” és nem lankadó viták

A halleri koncepció célegyenesbe való érkezése után egy alternatív cselekvési folyamat is elindult: egy másik Haller, József, a hercegi uradalom központi igazgatója, Laschober Mátyás ügyvéddel közösen kismartoni lakosokként előmunkálati engedélyt kaptak a kereskedelemügyi minisztertől egy évre a GYSEV vulkapordányi állomásából kiindulva Kismartonon, Szentgyörgyön, Sécen, Fehéregyházán, Feketevároson, Fertőszéleskúton, Sásonyon, Nyulason és Nezsideren át Pándorfaluig, illetve Sécrtől Oszlopon át Szentmargitbányáig helyi érdekű vasút létesítésére.⁸³⁴ E terv akkor még illúzióknak tűnt Haller Sándorék elképzelése mellett, hiszen arról lehetett olvasni a *Vasúti és Közlekedési Közlönyben*, hogy a ruszti irányhoz szükséges támogatás teljessé vált, mivel egy budapesti vállalkozó a még hiányzó összeget kifizette, így a vasútépítésnek elvileg semmilyen akadálya sincs.⁸³⁵

Pozsonyban az illetékesek értekezletet tartottak Szalavszky Gyula főispán vezetésével 1894 végén, ahol a pozsonyi polgármester Dröxler mellett sok más települési vezető is megjelent. Itt Pozsony elöljárója elmondta, hogy 90.000 forint híján a részvénytőke biztosítva van. Ennek az összegnek a beszerzése képezte a megbeszélés tárgyát, és arra jutottak, hogy fel fognak szólítani több ipartelep-tulajdonost, illetve az Esterházy javak gondnokságát törzsrészvények jegyezésére.⁸³⁶ Ez azonban olyan gyorsan nem volt fogadatosítható, hiszen februárban a *Soproni Hírlap* úgy fogalmazott, hogy „ez a vasút úgy készül, mint a luca-széke”. Egyszerűen nem sikerült a maradék támogatást összegyűjteni. Pozsony város közgyűlése 10.000 forintot szavazott meg erre a célra, és reménykedtek abban, hogy a dolog most már nem fog sokáig húzódni.⁸³⁷ Mindeközben négy vállalkozó cég nyújtotta be ajánlatát a vasút építésére.⁸³⁸ A korábbi hírekkel ellentétben tehát mégsem volt meg a vasút építéséhez szükséges teljes összeg.

832 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1894. május 18., 59. szám, 439.

833 Horváth 2013, 56–57.

834 Hahnenkamp 1994, 96. Előmunkálati engedély. In: VKK, 1894. november 7., 133. szám, 981.

835 A sopron–pozsonyi vasút. In: VKK, 1894. december 6., 97. szám, 4.

836 A pozsony–soproni vasút. In: SH, 1895. január 15., 12. szám, 3.

837 A sopron–pozsonyi vasút. In: SH, 1895. február 6., 30. szám, 3.

838 A sopron–pozsonyi vasút. In: ML, 1895. január 6., 1. szám, 4.

Közben Nezsiderben a közgyűlés elutasította a Haller és Laschober által preferált Vulkapordányból kiágazó, Kismartonon, Nezsideren át Pándorfaluig vezető irányt, mondván, ha támogatja ezt a vasutat, akkor az az eredeti projektet komolyan veszélyeztetné.⁸³⁹ A város nem állhat egyetlen más, életképes, az adott területen konkurenciát jelentő vasút finanszírozása mellé, mert akkor a húsz éve dédelgetett terve végleg meghiúsulna.⁸⁴⁰

Az eredeti vonalvezetés „engedményesei” azonban még mindig nem jutottak egyről a kettőre. A sajtóban februárban olyan hírek jelentek meg, hogy továbbra is hiányzik hozzávetőlegesen 20.000 forint. A közvélemény egyre kevésbé értette, miért nem vizsgálják felül a tervezetet és miért nem változtatnak az eredeti, költséges irányon egy olcsóbbra. A Sopron és Ruszt közötti vonalrész költségességét tartják leginkább problémásnak.⁸⁴¹ Közben a tervezett vicinális ügye egy érdekes fordulatot vett. Finck János soproni polgármester bejelentette, hogy Budapesten járt tárgyalni, és a sopron–pozsonyi vonalat innentől személyesen Radó Kálmán⁸⁴² Vas vármegyei főispán fogja patronálni. Tőle várják, hogy a megrekedt vasútépítést átlendítse a holtpontján. Maga a végrehajtó bizottság a kormány nagyobb támogatásában bízott, amely érdekében deputációt küldtek a miniszterhez a vármegyei, városi és községi előjárókkal, bízva a mielőbbi kedvező döntésben.⁸⁴³ Radó egy Szálybéllyel kötött szerződésben rögzítette, hogy átruháznak rá minden, a helyi érdekű vasút kiépítésével kapcsolatos jogot és dokumentumot.⁸⁴⁴ A soproni lap üdvözölte Radót és tőle várták az igazán nagy áttörést a HÉV tárgyában.⁸⁴⁵ Ő nem is tétozavott sokat, a kereskedelemügyi miniszter előmunkálati engedélyt adott neki egy évre a pozsony–kismarton–szárazvámi szakaszra vonatkozólag, és nem sokkal később megkapta a soproni–pozsonyi vasút egész jogát is az eddigi tervezőktől. Az eredeti vonalvezetéstől nem eltérve a ruszti irányt preferálta, de Sércről Kismartonig kiágazást is tervezett, hogy a hercegi uradalom igényeit is kielégíthesse.⁸⁴⁶ Radó megbízottja, Matók Béla budapesti ügyvéd áprilisban járt Sopronban, hogy értesítse az érdekelteket a sopron–pozsonyi vasúttal kapcsolatos változásokról. Megbízója kereskedelemügyi miniszternél tett látogatása alkalmával elérte, hogy Dániel Ernő miniszter 70.000 forinttal emelje a vicinálisnak adott eddigi állami támogatást. Céljuk, hogy a még semmit, vagy csekély összeget adó települések járuljanak hozzá az építkezéshez, így Fertőrákos, Oka, Fertőféhéregyháza, Feketeváros és Fertőszéleskút. Matók egyúttal megkezdte a vonal beutazását is. A bejárása sikeresnek bizonyult, hiszen az összes általa felkeresett település hozzájárult a vasút építéséhez, de még Zalka János győri püspök és a környék nagybirtokosai is ígéretet tettek a vonal támogatására.⁸⁴⁷

839 A kismartoni–pándorfi vasút. In: SH, 1895. február 19., 42. szám, 3.

840 A kismarton–pándorfi vasút. In: ML, 1895. február 17., 7. szám, 27.

841 Pozsony–sopron. In: SH, 1895. február 24., 46. szám, 1–2.

842 SL, XXV. 26578. Nagyságos Finck János kir. tanácsos polgármester urnak, mint a tervezett sopron–pozsonyi h. é. vasút előmunkálati engedélyésének. 1895. március 22.

843 SL, XXV. 26578. Nagyságos Finck János Urnak. 1895. március 14. A pozsony–soproni vasút. In: SH, 1895. március 27., 71. szám, 2.

844 SL, XXV. 26578. Szerződés. 1895. március 21.

845 A sopron–pozsonyi vasút. In: SH, 1895. április 1., 76. szám, 1.

846 Előmunkálati engedély. In: SH, 1895. április 10., 83. szám, 3. A pozsony–soproni vasút. In: SH, 1895. április 20., 91. szám, 2.

847 A sopron–pozsonyi vasút. In: SH, 1895. május 1., 100. szám, 2.

Radó Esterházy Pál herceggel tárgyalt a sérc–kismartoni kiágazásról, és végül meg-egyezés született.⁸⁴⁸ Ennek ellenére hamar megrendült a környék lakosságának bizalma Radóban, hiszen visszaélt a helyzettel. Volt, aki már sápolást emlegetett. A kismartoniak is panaszkodtak folyamatosan, hogy csak szárnyvonalat kapnak, míg a rusztiak féltették fővonalukat és hallani sem akartak egy esetleges iránymódosításról.⁸⁴⁹ Radó Budapesten ez idő alatt azon fáradozott, hogy minden érdeket kielégítsen.⁸⁵⁰ Volt is félni való okuk a rusztiaknak és a soproniaknak, hiszen maga a soproni polgármester is meglepődött azon, hogy derült égből villámcsapásként Radó egy Sopront és Rusztot is mellőző vonalra kapott előmunkálati engedélyt. A soproniak nem támogatták a Vulkapordány és Pozsony közötti vonal megépítését, csak Pozsonyból egy direkt módon városukba közlekedő vasutat tudtak elképzelni egyelőre.⁸⁵¹ Mindeközben 1895 áprilisában a korábban Haller Sándornak és érdektársainak adott előmunkálati engedélyt a kereskedelemügyi miniszter Radó Kálmánra ruházta át és meghosszabbította azt egy évvel, de hasonlóan járt el Dániel Haller és Laschober tervével kapcsolatban is.⁸⁵²

Sopron városának törvényhatósági bizottsága ekkor egy testület megalapítását irányozta elő a folytonos vasúti viták megoldása céljából.⁸⁵³ A végleges irány tehát még mindig nem formálódott ki, és ez természetesen a vasút megvalósulását is késleltette. Az, hogy végül melyik vonalvezetés realizálódhatott, az építési engedély megadásakor dőlhetett csak el. Sopronban még az sem tisztázódott, melyik irányt támogatják végérvényesen.⁸⁵⁴ Ennek ellenére a *Soproni Hírlap* május végén arról cikkezett, hogy a sopron–pozsonyi vonal előmunkálatait befejezték és akár még abban az évben megindulhat az építkezés.⁸⁵⁵ Ez a hír Sopron város közgyűlésébe is eljutott, ahol helybenhagyták a korábban e vonal számára megszavazott 40.000 forintot.⁸⁵⁶ Radó ekkor került a GYSEV elnöki székébe és az volt a célja, hogy a környezetében épülő új vonalakat – így a sopron–pozsonyit is – a vállalat alá vonja.⁸⁵⁷

Nem sokkal később újra felröppent a hír, hogy a sopron–pozsonyi vonal hosszúságát anyagi megfontolásból csökkenteni kell. E terv alapján a GYSEV vulkapordányi állomásból ágazna ki a vonal, és ez egyúttal azt is jelentené, hogy Ruszt helyett Kismarton felé menne.⁸⁵⁸ A kismartoniak már kész tényként kezelték a számukra kedvező módosítást 1895 nyarán, és így a HÉV állami segély nélkül valósulhatott volna meg.⁸⁵⁹ Július 20-ára

848 Radó Kálmán megbizotta. In: SH, 1895. április 21., 92. szám, 3.

849 Sopron–pozsonyi vasut. In: SH, 1895. április 23., 93. szám, 1–2.

850 A sopron–pozsonyi vasut. In: SH, 1895. április 26., 96. szám, 4.

851 Városi közgyűlés. A sopron–pozsonyi vasut. In: SH, 1895. április 27., 97. szám, 1.

852 Előmunkálati engedély. In: SH, 1895. május 5., 104. szám, 3. A sopron–pozsonyi vasut. In: SH, 1895. május 9., 107. Vasutervek. In: Rábaközi Hírlap (a továbbiakban: RH), 1895. május 12., 20. szám, 3. MmL, AI 366. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 21650. számú III. rendelete. 1895. április 30.

853 Közúti hálózat, vasutak. In: SH, 1895. május 11., 109. szám, 2.

854 Vasutaink ügye. In: SH, 1895. május 18., 115. szám, 1–2.

855 A sopron–pozsonyi vasut. In: SH, 1895. május 26., 121., 3.

856 Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára, IV. B-409. 32891., 49. doboz, Sopron vármegye alispánjának iratai, 1872–1950. (A továbbiakban: SL, SVA 49.) Sopronvármegye törvényhatósági bizottsága Sopronban, 1895. évi május hó 27. én tartott rendes közgyűléséről felvett jegyzőkönyv kivonata. Városi közgyűlés. In: SH, 1895. május 31., 125. szám, 2. SL, SVA 49. Sopronvármegye törvényhatósági bizottsága Sopronban, 1895. évi május hó 27. én tartott rendes közgyűléséről felvett jegyzőkönyv kivonata., Vasúti vita a vármegyén. In: RH, 1895. június 2., 23. szám, 2.

857 A Gy. S. E. vasut új elnöke. In: RH, 1895. június 23., 26. szám, 3. Vasúti kérdés és Sopron I. In: SH, 1895. július 7., 154. szám, 1.

858 A pozsony–soproni vasut ügyében. In: SH, 1895. július 19., 164. szám, 3.

859 Vulka-pordány–kismarton–parndorfi vasut. In: SH, 1895. július 20., 165. szám, 3.

Haller és Laschober koncepciójának anyagi támogatását megvitató rendkívüli közgyűlést hívtak össze Sopronban.⁸⁶⁰ A városatyák az „engedményesek” kérvényének következtében végül megszavazták a vasút támogatását 40.000 forint értékben.⁸⁶¹

A vonal közigazgatási pótbejárása július 23-án kezdődött Sopronban Vértessy Kálmán miniszteri tanácsos vezetésével, majd 25-én Nezsiderben tartottak már tárgyalásokat.⁸⁶² Erre azért volt szükség, mert az „engedményes” változtatott eredeti tervén, mivel a vonal a GYSEV soproni állomásába ágazott volna be, és ez egy új szakaszt jelentett volna. A vállalatot Goldstein Henrik és Mazaly József képviselték, akik kifejtették, nincs ellenükre, hogy a vonalukba ágazzon be az új HÉV, emellett, ha a követelményeknek megfelel, akkor a cégcsoport üzemeltetné a vicinálíst. A Szent Mihály-temetőnél és Sopronkőhidánál építenének az új koncepció értelmében megállóhelyet, és Fertőrákosnál mindössze egy hidat kellene létrehozni.⁸⁶³

Bár már a kismartoni irány állt nyerésre, még mindig jelent meg a sajtóban az egyik és a másik vonalvezetés előnyeit és hátrányait fejtegető cikk.⁸⁶⁴ Ekkor azonban napvilágra került a két vonalvezetés prognosztizált összege. Eszerint a ruszti iránnyal 3.000.000, míg Vulkapordány felé mindössze 2.300.000 forintot tenne ki a vasútépítés, mivel 10–11 kilométerrel lenne rövidebb a pálya.⁸⁶⁵ Ez végérvényesen jelezte, hogy melyik irány valósulhat meg. Ilyen körülmények között egy, a vasutat újra temető cikk jelent meg a *Soproni Hírlapban*: „*Sopron városának régi álma, szeretettel és aggodva dédelgetett terve, az évtizedek óta vajudó sopron–pozsonyi vasut ravatalon fekszik*”.⁸⁶⁶ A közhangulat szempontjából nem túlzottan pozitív hangvételű írás a „*felsőbb hatalom beavatkozását*” jelölte meg fő indokként, de szerintük a város erélyesebb és gyorsabb cselekvése így is eredményre vezethetett volna.⁸⁶⁷

Mindeközben a városi közgyűlés július 26-ai ülésén Kania József képviselő interpellációt nyújtott be a polgármesternek, miszerint valóban igaz-e a hír, hogy Radó már Vulkapordány felé tervezi a vasutat? Prinz ezt csak megerősíteni tudta. Radónak szükségszerűen el kell állnia az eredeti vonalvezetéstől, mivel az Esterházy herceg akár saját költségén, minden támogatás nélkül is a Vulkapordány, Kismarton–Pándorfalu vonalat kívánja kiépíttetni. Radó kérte a soproni előljárókat, menesszenek küldöttséget a herceghez a tervétől való elállásra, amelyről egyébként még ő sem mondott le teljesen. Mindazonáltal Radó biztosította a közgyűlést, hogyha a HÉV az új vonalvezetéssel épülne ki, akkor a Pándorfalu és Pozsony közötti pályát is kiépítteti. A megjelentek azt javasolták, hogy a kiscell–pándorfalui vonal nagy költségeire és az esetleges pándorfalu–pozsonyi összeköttetés megteremtésére további

860 SL, SVA 49. Meghívó. 1895. július 4.

861 SL, SVA 49. Tekintetes városi képviselőtestület!, SL, SVA 49. Hirdetmény! 1895. július 20.

862 Vasúti közigazgatási bejárás. In: ML, 1895. július 28., 30. szám, 125. A sopron–pozsonyi vasut közíg. pótbejárása. In: SH, 1895. július 23., 167. szám, 2.

863 A sopron–pozsonyi vasút. In: ML, 1895. július 28., 30. szám, 125. Közigazg. pótbejárás. In: SH, 1895. július 24., 168. szám, 3.

864 Megint a mi vasutainkról. In: SH, 1895. július 24., 168. szám, 1–2.

865 A sopron–pozsonyi és a vulka-pordány–pozsonyi vasutak. In: SH, 1895. július 26., 170. szám, 2.

866 Nekrológ. In: SH, 1895. július 27., 171. szám, 1.

867 Uo.

50.000 forintot szavazzanak meg az „engedményesnek”, amit végül jóvá is hagytak.⁸⁶⁸ A sopron–pozsonyi és a kiscell–fertőszentmiklós–pándorfalui vicinális vasút története tehát egyre inkább kezdett összefonódni.

A rusztiak továbbra sem tudtak belenyugodni igazán, hogy a legújabb és realisabb koncepcióba városuk nem fér bele. Magyar Elek helyi lakos részletesen kifejtett kritikájában szerepel, hogy a fürdőturizmus kiemelkedő helye, a Tómalom, a fegyház, a bányák és végül négy vagyonos község is elesne az összeköttetéstől, ha nem Ruszt felé vezetne a vonal.⁸⁶⁹ Laschober Mátyás kismartoni „engedményes” válaszában közölte a pusztá tény: Sopront Pozsonnyal vagy Ruszton vagy Kismartonon keresztül lehet csak összekötni, tehát az egyik kizárja a másikat. Tényekkel is alátámasztotta a válaszát: saját városában 6000 (sic!!!), míg Ruszton csupán 1200 ember lakik.⁸⁷⁰ Sopronra nézve is kedvezőbb ez a vonalvezetés, hiszen megkapja az egész „*Vulka-völgy*” forgalmát. Nem mellékesen Kismartonnak „*fejlődőképessége van*”, míg a másik érintett településnek nincs.⁸⁷¹ Így egyre nyomósabb érveket sikerült felsorakoztatni a vulkapordányi irány mellett, amely kiépülése ekkor már realisabbnak tűnt. Radó július végén eközben Sopronban járt és kifejtette, hogy nem veszett még el teljesen az eredetileg elgondolt sopron–pozsonyi vasút, ő mindent elkövet az ügy érdekében és erre kérte a helyieket is.⁸⁷² Szálybély Gyula korábbi érdekelt is az eredeti irányt pártfogolta, és egyenesen károsnak titulálta Sopron szempontjából a kismartoni irányt. Így kérte Sopron polgármester-helyettesét, kövessenek el mindent annak érdekében, hogy az eredetileg kigondolt irány valósulhasson meg.⁸⁷³ Matók Béla budapesti ügyvéd már borítékolta, hogy a pándorfalu–kismarton–vulkapordányi vonal fog kiépülni, nem a ruszti. A miniszter csak akkor változtatna szerinte a döntésén, ha Sopron és Pozsony városa, illetve Moson és Sopron vármegyék együttesen is ezt óhajtánák, erre azonban ekkor már kicsi volt az esély.⁸⁷⁴ Feketevárosból is hasonló hírek érkeztek. Az ottani környék több községében értekezletet tartottak a vasút ügyében. Kész ténynek vették a vulkapordányi irányt, és örömmel konstatálták, hogy összeköttetésbe kerülnek a járási székhellyel, Pozsonnyal, illetve a cinfalvi és felszerfalvi cukorgyárakkal is.⁸⁷⁵

Egy utolsó kísérlet gyanánt Sopronból egy, a sopron–ruszt–pozsonyi vonallal kapcsolatban indítványt átnyújtó küldöttséget kívántak meneszteni a kereskedelemügyi miniszterhez és az Esterházy herceghez, hangsúlyozva annak ipari és kereskedelmi fontosságát.⁸⁷⁶ A későbbiek során azonban ezt az ötletet elvetették, mindössze egy felterjesztést küldtek e tárgyban Budapestre.⁸⁷⁷ Pozsonyban is szervezkedés indult az eredeti terv megmentéséért,

868 Városi közgyűlés. Interpelláció vasút-ügyben. A vasút ügye. In: SH, 1895. július 27., 171. szám, 1.

869 A sopron–pozsonyi vasút érdekében. In: SH, 1895. július 28., 172. szám, 2–3.

870 A két település lakosságszámának megadása nem volt pontos a szerző részéről, hiszen Kismartonban 1890-ben és 1900-ban is csak majdnem 3000-en, míg Ruszt esetében hozzávetőlegesen 1600-an laktak. In: A Magyar Korona országai 1900. évi népszámlálásának főbb demográfiai eredményével. Különlenyomat a népszámlálási mű I. kötetéből. Bp., Pesti Könyvnyomda-Részvénytársaság, 1902 (a továbbiakban: 1900. évi népszámlálás különlenyomat 1902), 12.

871 Felelet. In: SH, 1895. július 31., 174. szám, 2–3.

872 A sopron–pozsonyi vasút ügye. In: SH, 1895. július 31., 3.

873 SL, XXV. 26578. Igen tisztelt helyettes Polgármester Úr! 1895. július 28.

874 SL, XXV. 26578. Nagyságos Polgármester Úr! 1895. július 30.

875 Az új vasúti terv és a vidék. In: SH, 1895. július 31., 3.

876 Küldöttség a vasút-ügyben. In: SH, 1895. augusztus 4., 178. szám, 3. Deputáció a sopron–pozsonyi vasút érdekében. In: SH, 1895. augusztus 3., 177. szám, 2–3.

877 A sopron–pozsonyi vasút. In: SH, 1895. augusztus 6., 179. szám, 3.

de egyértelmű volt a helyzet, hogy a miniszter a kevesebb pénzbe kerülő vonalat fogja támogatni, így a vulkapordányi lehet a befutó.⁸⁷⁸ Előrevetítette az első terv bukását az is, hogy további 50.000 forintos részt kellett betömnie Radónak, és ennek érdekében Sopronhoz és Pozsonyhoz fordult. Kérte a két várost, hogy győzzenek meg magánembereket törzsrészvények jegyzésére.⁸⁷⁹

A kereskedelemügyi miniszter időközben Vértessy Kálmán miniszteri titkár vezetésével elrendelte a sopron–fertőrákosi, pándorfalu–gátai, pándorfalu–nezsideri szakasz és abból kiágazólag a sérc–szentmargitbányai pálya közigazgatási bejárását Kismartonból kiindulva.⁸⁸⁰ A cselekmény különösebb érdekesség nélkül Nezsiderben fejeződött be. Kismartonban már várták a miniszter végleges határozatát, amely akkor úgy tűnt, szeptember 10-én fog megszületni.⁸⁸¹ Dániel miniszter azonban József herceg családi gyásza miatt 18-ára halasztotta az ezzel kapcsolatos döntéshozatalt, de a soproniak szinte már borítékolták Haller és Laschober koncepciójának győzelmét.⁸⁸² Sajnálatos módon azonban újabb időponteltolásra került sor. Később, 18-án 30-áról lehetett hallani, végül a miniszter, újabb halasztást kérve, októberre napolta el a tárgyalást.⁸⁸³

Ez idő alatt Sopronban a vasútügyi bizottság ülést tartott.⁸⁸⁴ Itt elhatározták, hogy minden intézkedést megtesznek, amivel még esetlegesen a ruszti irány felé billenthetnék a mérleg nyelvét.⁸⁸⁵ A városi közgyűléssel szemben is hasonló elvárások fogalmazódtak meg, illetve a hiányzó 42.000 forintos támogatás megszavazását terjesztették fel a képviselők, amelyet végül el is fogadtak.⁸⁸⁶

Mindezek ellenére ekkor már egyértelmű volt a helyzet, hogy a miniszter az államnak kevesebb pénzébe kerülő vonalat fogja támogatni. Látható az is, hogy az egyes „engedményesek” és csoportok miként próbálták meg érdekeiket érvényesíteni a két irányt tekintve, végül a vasút megépítésének kisebb összköltsége döntötte el a vonalvezetést.⁸⁸⁷

878 A pozsonyiak és a sopron–pozsonyi vasut. In: SH, 1895. augusztus 8., 181. szám, 2–3.

879 SL, XXV. 26578. Nagyságos Polgármester Úr! 1895. szeptember 13.

880 SL, XXV. 26578. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 47721. számú 1895. III. rendelete. 1895. július 12., SL, SVA 49. Másolat a 49621-es rendelethez., SL, SVA 49. Kereskedelemügyi m. k. Minister 49621. számú III. rendelete. 1895. augusztus 5.

881 Vasuti ügy. In: SH, 1895. augusztus 20. 190. szám, 3., Kismarton-e vagy Ruszt? In: SH, 1895. augusztus 25., 194. szám, 2.

882 Sopron–pozsonyi vasut. In: SH, 1895. szeptember 13., 210. szám, 4.

883 SL, SVA 49. A kereskedelemügyi m. kir. Minister 63879. számú III. rendelete. 1895. szeptember 15., Ruszt-e vagy Kisarton? In: SH, 1895. szeptember 19., 215. szám, 3. SL, XXV. 26578. Kereskedelemügyi m. k. Minister 67850. számú 95. rendelete. 1895. szeptember 23., SL, SVA. 49. A kereskedelemügyi m. kir. Minister 67850. számú 95. rendelete. 1895. szeptember 23.

884 SL, XXV. 26578. Jegyzőkönyv felvétel Sopron szab. kir. város vasuti bizottsága által 1895 évi szeptember hó 24-én délután 3 órakor a színházraktár épület felsőtermében tartott ülésén.

885 Vasuti értekezlet. In: SH, 1895. szeptember 25., 220. szám, 3.

886 A sopron–ruszt–kismartoni vasut. In: SH, 1895. szeptember 26., 221. szám, 2., a városi közgyűlés. A sopron–pozsonyi vasut ügye. In: SH, 1895. szeptember 28., 223., 2. SL, XXV. 26578. Jegyzőkönyvi kivonat. Sopron szab. kir. város köztörvényhatósági bizottságának 1895 évi szeptember hó 26-án tartott rendes közgyűléséből.

887 Horváth 2013, 60.

5.2.5. A végleges irány és a megvalósulás

Közeledett a végső döntés, és a pattanásig feszült helyzetben Laschober még egyszer összefoglalta a *Soproni Hírlap* hasábjain – a különben korábban már ismertetett tényeket –, hogy mi minden szól a kismartoni vonalvezetés mellett.⁸⁸⁸ Végül 1895. október 2-án a kereskedelemügyi minisztériumban megtartották az engedélyezési tárgyalást, de parttalan vita bontakozott ki itt, és ennek függvényében a miniszter elnapolta a határozatot.⁸⁸⁹ Sopronban óriási várakozás előzte meg a végső döntés kihirdetését, főleg azért, mert a tárgyaláson Fabinyi Teofil jogász, korábbi igazságügy-miniszter képviselte Sopron érdekeit, és bizakodásra adhatott okot.⁸⁹⁰ Október első napjaiban arról lehetett hallani, hogy kompromisszumos megoldás született a két vonal között.⁸⁹¹ Másnap már olyan hírek kaptak szárnyra, hogy minden bizonnyal a sopron–ruszt–pozsonyi „*variáns*” nyeri el az építési engedélyt. Ennek a koncepciónak lényegesen nagyobb tápora volt, hiszen Sopron és Moson vármegye, Sopron és Pozsony városa és Ruszt is emellett érveltek, míg a másik csoportba a két „engedményes”, Kismarton, Kis- és Nagyhöflány tartoztak. A hír hallatán Radó ismételten megbízta Matókot, hogy vonjon be új vállalatokat is az érdekeltségi körbe, hiszen továbbra is forráshiány volt, így, ha ők kapnák a végleges építési engedélyt, emiatt csúszna a kivitelezés kezdete. Két gyár jöhetett szóba: az új soproni sörgyár és a Weizet-asztalosműhely.⁸⁹² Bécsben ez idő alatt a helyi sajtó az illetékes miniszter táviratáról cikkezett és ebben közölte a polgármesterrel, hogy a sopron–ruszt–pozsonyi vonal kapta meg az engedélyt, és az építkezés azonnal megkezdődhet. A soproniak felvillanyozódtak a hír hallatán, de a városba nem érkezett hasonló tartalmú levél, így egyre többen vonták kétségbe az információ autentikusságát.⁸⁹³ A *Soproni Hírlap* nem sokkal később azonnal meg is cáfolta ezt.⁸⁹⁴

Ez idő alatt Matók munkája eredményesnek bizonyult, hiszen a soproni sörgyár végrehajtó bizottsága 5000 forintos törzsrészvényjegyzést szavazott meg, azonban ezzel sem volt meg az építkezéshez szükséges teljes összeg. November 6-án már arról lehetett olvasni a helyi sajtóban, hogy az illetékes miniszter a végső döntést csak 10-én hozza meg, és egyúttal azt is meghatározza, ki üzemeltetheti az új vicinálist, a GYSEV vagy a MÁV.⁸⁹⁵ Közben kiderült, hogy az ügy „*már döntés alatt áll*”. Ekkor a *Soproni Hírlap* azt a hírt adta közre, hogy „*ugy a soproniak mint a rustiak óhaja teljesedésbe megy*”.⁸⁹⁶ A november 13-án leközzölt írás szerint a HÉV-et a MÁV veszi kezelésbe, illetve a vonalvezetéssel kapcsolatos döntés már megszületett.⁸⁹⁷ Végül csak december elején lehetett aztán hiteles információkat olvasni a Sopron–pozsonyi HÉV-ről, amelyekről egyébként

888 Kismartonon vagy Ruszton át? In: SH, 1895. október 1., 225. szám, 4.

889 Sopron–pozsonyi vasut. In: RH, 1895. szeptember 29., 39. szám, 3., Vasuti értekezet. In: RH, 1895. október 6., 40. szám, 3.

890 SL, XXV, 26578. Tekintetes polgármester úr! 1895. szeptember 24.

891 A sopron–pozsonyi vasut. In: SH, 1895. október 3., 227. szám, 3.

892 A sopron–pozsonyi vasut. In: SH, 1895. október 4., 228. szám, 3.

893 Sopron–Ruszt–Pozsony. In: SH, 1895. október 10., 233. szám, 2.

894 A sopron–pozsonyi vasut. In: SH, 1895. október 12., 235. szám, 2.

895 A soproni sörgyár és a sopron–pozsonyi vasut. In: SH, 1895. október 30., 250. szám, 3. Vasutaink ügye döntés előtt. In: SH, 1895. november 6., 255. szám, 2.

896 Vasutaink ügye. In: SH, 1895. november 7., 256. szám, 2.

897 Vasutaink ügye. In: SH, 1895. november 13., 261. szám, 2.

Hallerék és maga Radó is tudott már november 29-én egy miniszteri leiratból.⁸⁹⁸ Ezek szerint a Sopron által nem kívánt, a Haller és Laschober által vizionált kismartoni irány felé billent el a mérleg nyelve, de csak a döntéshozatal utolsó pillanatában. A kérdés az volt, a város hajlandó-e így törzsrészvények jegyzésével támogatni az új irányt?⁸⁹⁹ A döntés mögött egyértelműen az állt, hogy Laschober vicinálisa nem igényel állami támogatást.⁹⁰⁰ A miniszter feltételeket is szabott, így például Hallerék a Pándorfalutól Pozsonyig húzódó vonalrész is kötelesek kiépíttetni, illetve az engedély átvétele után 3 évvel össze kell kötniük a vulkapordány–pándorfalui szakaszt egy szárnyvonalon keresztül Sopronnal.⁹⁰¹ Ez gyakorlatilag annyit jelentett, hogy a HÉV a Sopron és Vulkapordány között már meglévő vaspályát egy péage-szerződéssel használhatja.⁹⁰² Ekkor még úgy volt, hogy a GYSEV fogja üzemeltetni a vicinális.⁹⁰³ Ruzstón rögvést egy soproni és pozsonyi érdekeltekből álló, a kereskedelemügyi miniszterhez utazó deputáció megszervezése merült fel a vasútjuk megmentése érdekében.⁹⁰⁴ Közben Pozsonyban a ruszti irányra megszavazott 40.000 forintot újratárgyalták, mondván, ők a korábbi koncepcióra adták a pénzt. Az engedélyt nyert „engedményesek” a városhoz fordultak, hogy számukra is biztosítsák az összeget, hiszen sokkal gazdagabb vidéken haladna át így a vasút, ráadásul a kapcsolat Sopronnal is létrejönne. Pozsony tanácsa a szakbizottsághoz fordult véleményezésre és a következő év januárjára napolták el a döntést e tárgyban.⁹⁰⁵ Laschoberék erről értesülve azonnal Moson vármegye törvényhatósági bizottságához is kérvényt intéztek. Mivel 36 kilométeres pálya fog kiépülni az érintett területen, ezért a testület a korábban előírányzott 20.000 forint helyett kilométerenként 1000, azaz 36.000 forintot szavazzon meg, ezzel támogatva az elképzelésüket.⁹⁰⁶

Miután a miniszter 1895. december 21-én megtartotta a kiscell–fertőszentmiklós–pándorfalui vonal engedélyezési tárgyalását, az is nyilvánvalóvá vált, hogy a két helyi érdekű vasút Nezsiderőtől Pándorfaluig egy pályát fog használni. Ennek kiépítését a későbbi Fertővidéki HÉV engedélyeseinek kellett vállalniuk, és a sopron–pozsonyi vasút építetői az építési költségek megtérítésével átvehették e szakaszt.⁹⁰⁷

Az 1896-os év a soproni vasútügyi bizottság tárgyalásával kezdődött, ahol Haller és Laschober engedélyesek 1895 decemberében hozzájuk beküldött kérvényéről döntöttek, mely szerint a korábban a sopron–pozsonyi vonalra megszavazott 142.000 forintból 50.000-et az új vasútra fordíthassanak. Amennyiben sikerülne megállapodniuk, akkor a HÉV nem Vulkapordányból indulna, hanem Sopronból és a város nevét is megkapná. A bizottság azonban elutasította a beadványt.⁹⁰⁸ Pozsonyban ezzel ellentétes döntés

898 SL, XXV. 26578. Kereskedelemügyi m. k. Minister 75640. számú 1895 rendelete. 1895. november 29., SL, XXV. 26578. Kereskedelemügyi m. k. Minister 84939. számú 1895 rendelete. 1895. november 29.

899 Vasutaink ügye. In: SH, 1895. december 2., 278. szám, 2.

900 SL, SVA 49. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 75640. számú III. rendelete. 1895. december 6.

901 SL, XXV. 26578. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 75640. számú III. rendelete. 1895. december 6., a sopron–pozsonyi vasút ügye. In: SH, 1895. december 12., 286. szám, 2.

902 Vasútgyűnk. In: SH, 1895. december 14., 288. szám, 2.

903 Sopron nem volt, de lesz. In: SH, 1895. december 2., 278. szám, 1.

904 SL, XXV. 26578. Sopron szab. kir. város tekintetes Közönségéhez. 1895. november 30.

905 A pozsony–soproni vasút ügye Pozsonyban. In: SH, 1895. december 15., 289. szám, 3–4.

906 MmL, AI 366. Tekintetes köztörvényhatósági bizottság. 1895. december 2.

907 Engedélyezési tárgyalás. In: VKK, 1895. december 27., 155. szám, 1258.

908 SL, XXV. 26578. Tekintetes köztörvényhatósági bizottság. 1895. december 11. Vasútgyűnk. In: SH, 1896. január 5., 4. szám, 2.

született, a korábban a ruszti vonalvezetésre előírányzott 40.000 forintot a kismartoninak is megszavazták, azzal a feltétellel, ha Sopron és Pozsony között direkt összeköttetés jön létre „*minden megszakítás, várakozás, átszállás vagy átrakodás nélkül*”.⁹⁰⁹ Az utazóközönség igényeit tehát itt is figyelembe vették. Pozsonyban részletesen foglalkoztak azzal is, hogyan lehetne a hiányzó összeget csökkenteni. A városban számításaik szerint hozzávetőlegesen 25.000 forint értékben lehetett részvényeket jegyeztetni az esetben, ha óhajuk, a közvetlen összeköttetés megvalósul, illetve a pálya a Fertő keleti partján – Fertőszentmiklóson keresztül Kiscellig – is kiépül.⁹¹⁰ Moson vármegye közgyűlése 20.000 forinttal támogatná a vulkapordány–pándorfalui vonalat, ha az Pozsonyig kiépülne.⁹¹¹ Sopronban még februárban gyökeres fordulat következett be. A városatyák a korábban elutasított 50.000 forintos támogatásra ezúttal rábólintottak, azzal a kitéttel, hogy az engedélyeseknek Soprontól Pozsonyig kell kiépíteniük a vasutat.⁹¹² Laschober azonban nem volt elégedett a határozattal, mivel a vonal Pozsonyig való kötelező megépítése 500.000 forintos pluszköltséget jelentett volna neki.⁹¹³ Ezt egy éles hangvételű cikkben meg is fogalmazta.⁹¹⁴ Sopron továbbra sem akart lemondani egy Pozsonnyal közvetlen összeköttetést biztosító szárnyvonal megépítéséről, és a soron következő közgyűlés ezt is megszavazta feltételként. Laschober hangsúlyozta, hogy ez a direkt összeköttetés csak akkor érhető el, ha Vulkapordány és Sopron között péage-szerződésen keresztül használhatják a már meglévő vonalat. Kérte a város vasúti bizottságát, hogy tekintsen el a szárnyvonalas megoldástól.⁹¹⁵ A *Soproni Hírlapban* egy, a pozsonyiakkal kapcsolatos észrevételeit taglaló cikk jelent meg. Véleményük szerint a külön – Sécrtől Ruszton át Sopronig – kiépülő szárnyvonalhoz kötött soproni támogatás szigorú feltételeket jelentene. A Fertő tó tervbe vett lecsapolásával, amely mentén húzódna a szárnyvonal, növekedhetnének az ottani földterületek értékei, de a vasutat építő vállalkozóra ez olyan nagy terhet róna, hogy az nem lenne kivitelezhető. Pozsony városa szeretné, ha a soproniak elvetnék e kérésüket, és akkor végre realizálódhatna a hön áhított, két várost összekötő vaspálya.⁹¹⁶ A vasúti bizottság hosszas vita után arra jutott, hogy lemond korábbi, Sécrtől Sopronig vezetendő szárnyvonalai igényéről abban az esetben, ha létrejön a közvetlen vasúti összeköttetés Sopron és Pozsony között, és biztosítják az egész vonalon az egységes és direkt személy- és teherszállítás feltételeit.⁹¹⁷ Így a bizottság felszólította Sopron képviselő-testületét, ejtsék el követelésüket.⁹¹⁸ Nem talált süket fülekre a felhívás. A város pénzügyi bizottsága 1896 áprilisának elején már arról tárgyalt, hogy lehetne előteremteni a korábban a direkt összeköttetésre előírányzott 50.000 forintot.⁹¹⁹ Végül

909 Preßburg–Oedenburger-Bahn. In: Preßburger Zeitung (a továbbiakban: PZ), 1896. január 5., 5. szám, 4. Pozsony és a vulka-pordány-pándorfői vasút. In: SH, 1896. január 9., 6. szám, 2–3., Die Preßburg–Oedenburger-Bahn. Eine Entscheidende Wendung. In: PZ, 1896. január 11., 10. szám, 1–2., SL, XXV. 26578., 30755. II. 4432. számú felirat. 1896. január 25.

910 Die Subskriptionen für die Preßburg–Oedenburger Bahn. In: PZ, 1896. január 15., 14. szám, 2–3., Von der Preßburg–Oedenbruger Bahn. In: PZ, 1896. január 22., 21. szám, 2.

911 A Vulka-Pordány–Pándorfői Vasút. In: SN, 1896. sz. n., február 1., 2.

912 SL, XXV. 26578. 1059/15kgy. 1896. január 30., Sopron város. In: RH, 1896. február 2., 5. szám, 3. A pozsony–soproni vasút. In: ML, 1896. február 2., 5. szám, 20. Sopron város közgyűlése. A mi vicinálisaink. In: SH, 1896. február 1., 26. szám, 2.

913 Soproni vicinialisimus. In: SH, 1896. február 2., 27. szám, 2.

914 Vicinialiszumunkhoz. In: SH, 1896. február 4., 28. szám, 1–2.

915 Vasúti ügy. In: SH, 1896. március 3., 52. szám, 2.

916 SL, XXV. 26578. 1059/kgy. 1896. január 30. Pozsonyi hangok vasutunkról. In: SH, 1896. március 13., 61. szám, 2.

917 SL, XXV. 26578. Jegyzőkönyv Sopron szab. kir. város vasúti bizottsága által 1896 évi május hó 20-án d. e. 11 órakor a város háza tanácstermében tartott ülésén.

918 A pozsony–soproni vasút tárgyában. In: SH, 1896. március 20., 67. szám, 3.

919 SL, XXV. 26578. Jegyzőkönyvi kivonat. 1896. április 16.

a város törvényhatósági bizottsága által elfogadott kölcsönfelvételes megoldás mellett döntöttek.⁹²⁰ Pozsonyban közben rendkívüli közgyűlést tartottak, ahol ismételten a vasútnak megszavazandó 40.000 forintos támogatás került napirendre. A város képviselői rábólintottak az összegre, amely a vulkapordány–pándorfalui és az onnan Pozsonyig húzódó vonalra volt érvényes, még akkor is, ha a közvetlen összeköttetés Sopronnal nem valósult volna meg.⁹²¹ Időközben Kismarton is aktivizálódott és a városi tanács rendelkezésére állt már a korábban megszavazott 40.000 forint.⁹²²

Ez idő alatt egy soproni küldöttség indult a kereskedelemügyi miniszterhez azzal a kéréssel, hogy álljon el a szárnyvonal feltételektől.⁹²³ A pozsonyiak üdvözölték és megköszönték a másik város áldozatkészségét az ügyben.⁹²⁴ Dániel kereskedelemügyi miniszter hajlott korábbi feltételeinek elvetésére és a kompromisszumra. Ekkor arról lehetett már olvasni, hogy a miniszter a vulkapordány–pozsonyi vonal engedélyezési tárgyalását május 5-re tűzte ki.⁹²⁵ Végül megtartották a régóta várt procedúrát, ahol úgy döntött Dániel Ernő, hogy „*Sopronnak Pozsonnyal való összeköttetése leggazdaságosabban akkép érhető el, ha Tulka-Pordánytól Sopronig nem építetik új szárnyvonalat, hanem e helyen a győr–sopron–ebenfurti vasut e vonalán a péage-jog biztosítatik*”.⁹²⁶ Ennek legfőbb indoka, hogy a közvetlenül Sopronba vezetendő vonal „*a fénforgó terep-nehézségeknél fogva oly aránytalanul nagyobb költségeket vonna maga után*”, és ezt nem lehetne fedezni. A miniszter egyúttal elejtette a Sécrtől Ruszton át Sopronig tervezett szárnyvonal építését. Meghatározta ezenfelül, hogy a vasutat Pándorfalutól Pozsony-Újvárosig kell vezetni, Pozsonyigetfalutól a Dunántúli HÉV Rt. és a MÁV vonalain közlekedik tovább a város felé, és itt szintén péage-szerződések köttetendők. Dániel Sécrtől Szentmargitbányáig külön szárnyvonalat irányzott elő a ruszti igények kielégítésére. A Fertővidéki HÉV a nezsider–pándorfalui szakaszt szintén ilyen szerződésen keresztül használhatja. A miniszter kijelentette, ha Sopron városa támogatja a projektet, akkor hamarosan megvalósulhat.⁹²⁷ Ezzel végleg eldőlt, hogy Haller József, a hercegi uradalom központi igazgatója és Laschober Mátyás mint kismartoni lakosok és magánszemélyek⁹²⁸ előmunkálati engedélye alapján realizálódhat a Sopront Pozsonnyal összekötő vasút.

A soproni sajtóban a döntés meghozatala után terjedelmes cikk taglalta a miniszter által megszavazott vonalvezetés előnyeit, hátrányait. Ennek írója megjegyezte, Sopronnak meg kell szavaznia a döntést, különben a két város soha nem kerül vaspályán keresztül kapcsolatba egymással.⁹²⁹ Haller kérvénnyel fordult a törvényhatósági bizottsághoz, hogy

920 SL, XXV. 26578. 5696/1896. 157. kgy szám, Jegyzőkönyvi kivonat. 1896. május 28. Vasuti költségek. In: SH, 1896. április 18., 90. szám, 2–3., SL, XXV. 26578. Jegyzőkönyvi kivonat. 1896. április 29.

921 Vasutügyünk. In: SH, 1896. március 25., 71. szám, 3.

922 SL, SVA 49. Kismarton szab. kir város tanácsától 872. rendelet. 1896. április 9.

923 Vasuti deputáció a miniszternél. In: SH, 1896. április 19., 91. szám, 4.

924 Die Angelegenheit der Preßburg–Oedenburger-Eisenbahn. In: PZ, 1896. április 16., 105. szám, 2.

925 Eine Deputation beim Handels-minister. Die Preßburg–Oedenburger und Preßburg–Kiss-Czeler-Bahn. In: PZ, 1896. április 24., 113. szám, 2. A vasuti bizottság ülése. In: SH, 1896. április 25., 96. szám, 4. Vasutaink ügye. In: SH, 1896. április 28., 98. szám, 3.

926 A sopron–pozsonyi vasut ügye. In: SH, 1896. május 12., 109. szám, 6. A sopron–pozsonyi h. é. vasut engedélyezési tárgyalása. In: VKK, 1896. május 10., 57. szám, 559.

927 SL, XXV. 26578. Kereskedelemügyi m. k. Minister 22697. számú 896. rendelete. 1896. május 16. A sopron–pozsonyi h. é. vasut engedélyezési tárgyalása. In: VKK, 1896. május 10., 57. szám, 559.

928 Majdán 1995/B, 29.

929 Létesíthetnek-e Sopronvármegye területén a tervezett helyi érdekű vasutak? In: SH, 1896. május 13., 110. szám, 1–2.

támogassák e vonalvezetést is hasonló kondíciókkal.⁹³⁰ Az állandó választmány ezek után napirendjére tűzte annak tárgyalását, hogy a péage-szerződéssel használt Vulkapordány–Sopron közötti vonalrészre is 1000 forintot jegyezzenek kilométerenként, illetve további 1000 forintot kapjanak kilométerenként segély címén, de a testület ezt egyelőre elutasította.⁹³¹ A város lakossága körében nagy döbbenettel fogadták a választmány döntését, és remélték, hogy a törvényhatóság ennek ellenére elfogadja a kérelmet.⁹³² A kedvező ítéletre a miniszter szárnyvonalai ellátását végleg megerősítő leiratig kellett várni. A vasúti bizottság ezt konstatálva már hajlandó volt megadni a vonal támogatására az 50.000 forintot, de szabtak egy újabb feltételt: Sopron és Pozsony között közvetlen tarifátételeket kívántak. Továbbá reménykedtek abban, hogy a kérdésben a városi közgyűlés is hasonlóan dönt.⁹³³ Időközben Laschober engedélyes hosszas cikksorozatban taglalta a vonal fontosságát, illetve azt, hogy ők eredetileg csak Vulkapordánytól Pándorfaluig tervezték a vonalukat.⁹³⁴ Bár minden „segély” nélkül kívántak építkezni, mégis újabb támogatásért kellett folyamodniuk.⁹³⁵ Az 55.000 forintos hiányuk fedezését a két vármegyétől várták.⁹³⁶ Sopron városának közgyűlése engedett a nyomásnak és megszavazta az 50.000 forintot a korábbi feltételeitől elállva.⁹³⁷ A miniszter is jóváhagyta a város kölcsönkérelmét,⁹³⁸ így már semmilyen akadálya nem volt annak, hogy a végleges építési engedélyt is kiállítsák.

Haller és Laschober engedélyesek megbízásából 1896. június 13-án Frankl Lajos tervezőmérnök lerakta az építés akkor meghatározott – 2.850.000 forintos – tényleges tőkéjének 5%-os, 142.500 forintos kaucióját a központi állampénztárban, ezzel egy újabb akadály hárult el a vasút építése előtt. Ezt követően a tárgyalat HÉV-ről szóló törvényjavaslatot – a reméltekkel ellentétben – nem szavazták meg még a képviselőház nyári szünete előtt, de a döntés már az őszi ülészakban várható volt.⁹³⁹ Moson vármegye 1896 nyarán, érzékelve a sopron–pozsonyi vonal későbbi jövedelmezőségét, a korábban megszavazott 20.000 forint felett 10.000 forintos törzsrészvényjegyzésről határozott.⁹⁴⁰ Közben Pozsony polgármester-helyettese, Taller Pál Sopronban járt, és kedvező hírekről számolt be. A telekkisajátítási tárgyalások és a törzsrészvények gyűjtése kedvezően haladtak előre, illetve az előmunkálatok is olyan szinten voltak, hogy az építkezés a törvényhozás engedélyezése után azonnal kezdődhetett volna.⁹⁴¹ Az egyetlen problémát a még mindig hiányzó 28.000 forint jelentette.⁹⁴²

930 SL, SVA 49. Tekintetes köztörvényhatósági bizottság!

931 A megyei vasutak. In: RH, 1896. május 31., 22. szám, 3., SL, SVA 49. Sopronvármegyei törvényhatósági bizottságának Sopronban 1896. évi június hó 1-én megtartott rendes közgyűléséről felvett jegyzőkönyv., Helyi érdekű vasutaink. In: SH, 1896. május 16., 112. szám, 4.

932 Vasutak ügye. In: SH, 1896. május 17., 113. szám, 3.

933 A vasúti bizottság ülése. In: SH, 1896. május 22., 117. szám, 3.

934 Vasutaink I. In: SH, 1896. május 23., 118. szám, 1.

935 Vasutaink II. In: SH, 1896. május 24., 119. szám, 1–2.

936 Vasutaink III. In: SH, 1896. május 27., 120. szám, 1–2.

937 SL, XXV. 26578. Jegyzőkönyvi kivonat Sopron szab. kir. város köztörvényhatósági bizottságának 1896. évi május hó 28-án tartott közgyűléséből., Új szellem a városházán. Vasutügyünk. In: SH, 1896. május 30., 123. szám, 1–2.

938 Vasúti kölcsönök miniszteri jóváhagyása. In: SH, 1896. június 13., 134. szám, 3.

939 Vasúterépítőink kauciója. In: SH, 1896. június 14., 135. szám, 3., Die Oedenburger-Verbindung und andere Lokalbahnen. In: PZ, 1896. július 17., 195. szám, 2. Vicinálisaink ügye a Házban. In: SH, 1896. július 8., 154. szám, 3.

940 MmL, AI 366. Mosonvármegyei köztörvényhatósági bizottságának M.Óvározt az 1896. évi július hó 22.-én tartott évnegyedes rendes üléséről vezetett jegyzőkönyv kivonata. Vasutaink segélyezése. In: SH, 1896. július 26., 170. szám, 4.

941 A pozsony–soproni vasút. In: SH, 1896. augusztus 11., 183. szám, 3.

942 Oedenburger–Pfeßburger-Bahn. In: PZ, 1896. augusztus 9., 218. szám, 2–3.

Az illetékesek Budapesten a MÁV tanácstermében 1896. augusztus 22-én megtartották a péage-szerződéseket érintő tárgyalást. Maga a miniszter is sürgette ezt a megállapodást, hiszen szeptemberben már be kívánta nyújtani a képviselőháznak a sopron–pozsonyi vasúttal kapcsolatos törvénytervezetet. Végül itt három megállapodás született. A döntés értelmében az új vicinális a Sopron–Vulkapordányt (17 kilométer) a GYSEV-től, a Nezsider–Pándorfalut (6 kilométer) a kiscell–pándorfalui vasúttól (Fertővidéki HÉV) és a Pozsonyligetfalu–Pozsony (3 kilométer) szakaszt a Pozsony–szombathelyi HÉV-től kapta meg használatra péage-szerződésen keresztül. Az új társaságnak a vaspályák igénybevételeért az adott szakaszokon történő, mind a személy-, mind a teherszállításra vonatkozó forgalom nettó bevételét kellett fizetnie.⁹⁴³

Végül elérkezett a várva várt esemény. Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszter, miután felhatalmazta „Ő Felsége”, 1896. szeptember 4-én benyújtotta a képviselőháznak a sopron–pozsonyi vasút engedélyezésére vonatkozó törvényjavaslatot.⁹⁴⁴ Ebben az állt, hogy „*a ministerium a győr–sopron–ebenfurti vasut Soproni állomásából mint forgalmi végpontból kiindulva, a sopron–vulkapordányi vonal együttes használata mellett Vulkapordány állomásból kiágazólag a magyar kir. államvasutak Pándorf állomásán át a dunántúli helyi érdekű vasúttársaság Ligetfalu állomásáig, illetve a ligetfalu–pozsonyi vonalrész együttes használata mellett Pozsony-Újváros állomásig, mint forgalmi végpontig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasutnak és a Sércztől Szt.-Margitig vezetendő szárnyvonalnak, mint helyi érdekű gőzmozdonyú vasutnak, az 1880 évi XXXI. és az 1888 évi I. U. törvénycikk alapján leendő engedélyezésére és az engedélyokirat kiadására ezennel felhatalmaztatik*”.⁹⁴⁵ Az indoklások között szerepelt, hogy az ország nyugati részének két kereskedelmi központja között mind ez idáig vasúti összeköttetés nem volt, pedig azt a közgazdasági igények megkövetelték. A korábbi vonalvezetést finánciális okokból vetették el, de a ruszti igényeknek megfelelően, Sércből kiindulva Szentmargitbányáig szárnyvonal építendő. A miniszter a tényleges építési tőkét 2.850.000 forintban határozta meg. A vonal technikai paramétereit is pontosan szerepelték a törvényjavaslatban.⁹⁴⁶ Ezt a képviselőház a közlekedésügyi bizottsághoz továbbította, amely szeptember 14-ére készítette el az ezzel kapcsolatos jelentését. „*Közgazdasági szempontokból jelezhető kiváló fontosnak s kiépítendőnek ezen 71.8 kilométer hosszú vonalszakasz, mely hivatva lesz két olyan nagy és nevezetes gőcpontot összekötni, minő Pozsony és Sopron, hivatva lesz egy nagy és mezőgazdaságilag termékeny oly vidéket a közforgalomba bevenni, az általános piacchoz közelebb hozni, mely súlyosan érezte mindezideig a gyors és biztos közeledési eszközök hiányát.*”⁹⁴⁷ A helyiérdekű vasút az engedélyokirat kibocsátásától másfél éven belül átadandó a forgalomnak. A jelentés ezenfelül részletezte az építési költséget, és azt, hogy a MÁV kapta az üzletkezelést.⁹⁴⁸

943 Oedenburg–Prestburger-Bahn. In: PZ, 1896. augusztus 24., 232. szám, 2.

944 A pozsony–soproni vasút. In: ML, 1896. augusztus 23., 34. szám, 139. A sopron–pozsonyi és a fertővidéki vasutak. In: SH, 1896. szeptember 5., 203. szám, 3.

945 Törvényjavaslat, a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasút és sércz–szenzmargiti szárnyvonalának engedélyezése tárgyában. In: VKK, 1896. szeptember 18., 113. szám, 1043–1044.

946 Uo.

947 A sopron–pozsonyi és a fertővidéki vasutak. In: SH, 1896. szeptember 5., 203. szám, 3. A képviselőház közlekedésügyi bizottságának jelentése a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasút sércz–szenzmargiti szárnyvonalának engedélyezéséről szóló törvényjavaslathoz. In: VKK, 1896. szeptember, 25. 116. szám, 1065. Helyi érdekű vasutaink. In: SH, 1896. szeptember 27., 221. szám, 2.

948 Uo.

A bizottság aztán hozzájárult a törvényjavaslathoz.⁹⁴⁹ Ennek nyomán a vicinális ügye a képviselőház elé került, amely elfogadta azt, és az 1896. évi XXVIII., *A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut és sércz–szentmargiti szárnyvonalának engedélyezése tárgyában* címmel törvénybe iktatta. Ebben elfogadták a törvényjavaslatban pontosan megadott vonalvezetést.⁹⁵⁰ Ezután az engedélyokirat kibocsátására is sor került. Eszerint „*Haller József és Laschober Mátyás engedélyt kapnak és kötelezettséget vállalnak arra, hogy a győr–sopron–ebenfurti vasut soproni állomásából mint forgalmi végpontból kiindulva, a sopron–vulkapordányi vonal együttes használata mellett Vulkapordány állomásból kiágazólag a magyar kir. államvasutak Pándorf állomásán át a dunántúli helyi érdekű vasúttársaság Ligetfalu állomásáig, illetve a ligetfalu–pozsonyi vonalrész együttes használata mellett Pozsony-Újváros állomásig, mint forgalmi végpontig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasutnak és a Sércztől Szt.-Margitig vezetendő szárnyvonalat az alábbi feltételek alatt megépítsék és azt a jelen engedélyokirat hatályának tartama alatt szakadatlanul üzletben tartsák*”.⁹⁵¹ Feltétel volt az is, hogy az engedélyeseknek az okiratban megszabott minden dolgot be kellett tartaniuk, attól csak a kereskedelemügyi miniszter utasítására térhettek el. Az építési terveket e dokumentum keltétől számítva 4 hónapon belül be kellett nyújtaniuk két példányban az illetékes miniszterhez. A Vulkapordány és Sopron, illetve Pándorfalu–Pozsonyligetfalu és Pozsony-Újváros állomásokhoz való csatlakozás miatt szükséges új építkezéseket, és a más társasággal közös pálya használatát az engedélyeseknek kellett rendezniük. Az építési tőkét itt is 2.850.000 forintban szabták meg. A forgalmi eszközöket és az építkezéshez szükséges dolgokat lehetőség szerint belföldön kellett beszerezni. Ezen kívül a dokumentum meghatározta a pálya műszaki felülvizsgálatát, üzemvitelét, a menet- és szállítási díjakat, hadiszállítási, postai, illetve egyéb kedvezményeket, távírdák kötelező felállítását, számadások vezetését és egy részvénytársaság alapítását 3 hónapon belül. 90 év után a vasút és annak összes tartozéka ingyen és tehermentesen átszáll a magyar állam tulajdonába. A kereskedelemügyi miniszter jogosult a pálya mindenkor felülvizsgálatára és a szükséges rekonstrukciók elrendelésére.⁹⁵² Ezen túl a dokumentum pontosan lefektette a HÉV-re és a szárnyvonalára, illetve azok üzleti berendezésére érvényes technikai paramétereket. Továbbá az al- és felépítmény előírásait, az állomások, kitérők és megállóhelyek nevét, illetőleg a legnagyobb sebességet (40 km/h), az állomási építményeket, a pályaelzárást és jelzést, az üzleteszközöket és a jótállást.⁹⁵³ A közlekedésügyi bizottság jelentése után Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszter végül 1896. november 15-én bejelentette a képviselőházban, hogy Haller József és Laschober Mátyás engedélyeseknek az építésre vonatkozó engedélyokiratot kiadta

949 Vicinálisaink. In: SH, 1896. szeptember 17., 211. szám, 2.

950 Vicinálisaink a képviselőházban. In: SH, 1896. szeptember 23., 217. szám, 3. Engedélyezett vasutak. In: RH, 1896. november 29., 48. szám, 5. 1896. évi XVIII. a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut és sércz–szentmargiti szárnyvonalának engedélyezése tárgyában című törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6645>. 2012. 08. 28., 14:54.

951 A sopron–pozsonyi helyi érdekű gőzmozdonyú vasutra és szárnyvonalára vonatkozó engedélyokirat. In: VKK, 1896. december 9., 148. szám, 1333–1334. A sopron–pozsonyi helyi érdekű gőzmozdonyú vasutra és szárnyvonalára vonatkozó engedélyokirat. In: VKK, 1896. december 11., 149. szám, 1339–1340. A sopron–pozsonyi helyi érdekű gőzmozdonyú vasutra és szárnyvonalára vonatkozó engedélyokirat. In: VKK, 1896. december 13., 150. szám, 1343–1345.

952 Uo.

953 A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasutnak és sércz–szentmargiti szárnyvonalának kiépítésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1896. december 16., 151. szám, 1355–1356., a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasutnak és sércz–szentmargiti szárnyvonalának kiépítésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1896. december 18., 152. szám, 1361–1362. A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasutnak és sércz–szentmargiti szárnyvonalának kiépítésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1896. december 20., 153. szám, 1367–1369.

a fenti vonalvezetés viszonylatában, amelynek tudomásulvételét és a főrendi házhoz való átküldését kérvényezte.⁹⁵⁴ Miután Hallerék megkapták az építési engedélyt, Spitz és Baján budapesti mérnököket bízták meg a kivitelezéssel.⁹⁵⁵

Az építkezés megkezdése előtt 1897-ben Sopron városának pénzügyi bizottsága a pozsony–soproni vasútnak megszavazott 50.000 forint kölcsön útján való fedezése tárgyában határozott.⁹⁵⁶ Ennek tükrében az előkészületek arra engedtek következtetni, hogy a vonal kivitelezése hamarosan megkezdődhet, hiszen a tényleges építési tőke 35%-a, a 997.500 forintnyi törzsrészvény már az engedélyes rendelkezésére állt.⁹⁵⁷ Az is véglegessé vált, hogy a korábbiakkal ellentétben a budapesti Gfrerer, Schoch és Grossmann⁹⁵⁸ vállalat fogja lefolytatni a munkálatokat.⁹⁵⁹ A fennmaradó 65%-os, 1.852.500 forintos elsőbbségi részvények megszerzését a vállalkozók mögött álló – reformkori alapítású – első önálló magyar pénztárat, a Pesti Hazai Első Takarékpénztár finanszírozta.⁹⁶⁰ Az elsőbbségi részvények legnagyobb részét harmadolva a három kivitelező, továbbá három ügyvéd jegyezte.⁹⁶¹ Mindebből arra lehet következtetni, hogy a kivitelezést végző személyek végső soron érdekeltté váltak a projektben és tulajdoni hányadot szereztek, amely tranzakcióhoz – valószínűsíthetően – a takarékpénztár biztosíthatott pénzügyi háttérrel.

A Sopron–Pozsonyi Vasút Rt. 1897. február 11-én megtartotta az alakuló ülést Budapesten az Angol Királynő Szállóban. Elnökévé Esterházy Miklós⁹⁶² herceget, alelnökévé Haller József kismartoni engedélyest választották. A további tagokat öt nagyobb érdekeltégi kör szerint lehetett szétosztani. Az elsőbe az állam és az érintett települések, vármegyék képviselői tartoztak: Taller Pál polgármester (Pozsony) és Gebhardt József polgármester (Sopron), dr. Baán Endre alispán (Sopron vármegye), a kismartoni Laschober Mátyás engedélyesként és Augusztin Jenő miniszteri osztálytanácsos a kincstár képviseletében. A következő kategóriában a vonal mentén gazdálkodók és a helyi iparosok voltak: a darufalvi cukorgyár-tulajdonos Patzenhofer Konrád, továbbá a kismartonhegyi és ruszti bortermelő Wolf Ignác. A harmadik csoportot a vasútépítést szorgalmazó országgyűlési képviselők és ügyvédek alkották: a vasútépítésben tapasztalt szakember, dr. Mandel

954 A képviselőház közlekedésügyi bizottságának jelentése a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasút és sércz–szentmargiti szárnyvonala engedélyezésének megtörténtéről szóló kereskedelemügyi ministeri jelentésről. In: VKK, 1896. december 30., 157. szám, 1047. Vasutaink ügye a Házban. In: SH, 1897. január 13., 9. szám, 3. A kereskedelemügyi m. kir. minister jelentése az országgyűléshez a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasút és sércz–szentmargiti szárnyvonala engedélyezésének megtörténtéről. In: VKK, 1896. december 25., 155. szám, 1349.

955 Helyi érdekű vasutaink. In: SH, 1896. december 20., 292. szám, 3.

956 Viciálisaink szubvencziója. In: SÚ, 1897. február 5., 28. szám, 2.

957 E tőke a posta ingyenes szállításáért és államségély címén 267.500, Sopron vármegye Törvényhatósága 52.000, Sopron szabad királyi város 50.000, Pozsony szabad királyi város 40.000, Moson vármegye Törvényhatósága 30.000, Kismarton szabad királyi város 40.000, Nezsider 14.000, Fertőszéleskút, Feketeváros, Fertőfőhéregyháza, Szentmargit, Vulkapordány, Kismartonhegy 24.000, Esterházy Pál herceg 150.000, illetve a több magánember által jegyzett 330.000 forintnyi törzsrészvényből tevődött össze. In: Budapest Főváros Levéltára. VII. 2. e., 783. doboz. Budapesti Királyi Törvényszék Cégbírószági iratok 1876–1949. Sopron–pozsonyi HÉV (A továbbiakban: BFL, SP), Függelék a Sopron–Pozsonyi helyi érdekű vasút részvénytársaság alapszabályaihoz.

958 Majdán János egyik tanulmányában soproniként tünteti fel a Gfrerer és Grossmann építési vállalkozást. In: Majdán 1995/B, 40. A Gfrerer, Schoch és Grossmann Építési Vállalat 1898. december 30-án a Soproni Alispáni Hivatalnak intézett levelében Budapest IV. kerület, Nagy János utca 22–24. szerepel telephelyük címeként, így az én következtetésem alapján a cég budapesti volt. In: SL, SVA 4.

959 Vasútépítés. In: SÚ, 1897. február 6., 29. szám, 2.

960 Oedenburger–Preßburger Eisenbahn. In: PZ, 1897. február 2., 33. szám, 4.

961 Gfrerer Miklós, Grossmann Vilmos és Schoch Frigyes külön-külön 791.000, dr. Mandel Pál 600, dr. Kramer Tivadar 700, míg dr. Okolicsányi Zoltán 700 forint névértékű elsőbbségi részvényt jegyzett. In: BFL, SP Jegyzőkönyv, 1897. február 10.

962 Esterházy Miklós (1869–1920) Esterházy Pál fia, aki apja 1898-as halálától átvéve tőle az örökséget az Esterházy Hitbizomány birtokosa és irányítója 1920-ig. In: Polgár Tamás: Sütő és Eszterháza a polgári korszakban (1872–1950). A községi önkormányzat a dualizmus idején. In: Bertha János (szerk.): Fertőd, Sütő–Eszterháza évszázadaiból. Tanulmányok. Bp., Hazánk Kiadó, 2006, 140.

Pál⁹⁶³ nyírbátori ügyész, országgyűlési képviselő, dr. Kramer Tivadar ügyvéd, az egresi barnaszénbánya tulajdonosa és dr. Okolicsányi Zoltán budapesti ügyvéd. A negyedik körben a vasútépítési vállalkozókat, kivitelezőket, a finanszírozást végző bank képviselőit és más HÉV-ek igazgatósági tagjait találjuk: Gregersen Nils, Gregersen Guilbrand norvég származású magyar mérnök, építész fia, az apja által alapított Gregersen G. és Fiai cég tagja, Gfrerer Miklós, Grossmann Vilmos és Schoch Frigyes budapesti építési vállalkozók, kivitelezők, továbbá a budapesti Hochstein Emil és Latzko Károly⁹⁶⁴ tőzsdeintéző.⁹⁶⁵ Végül az ötödik csoportban a dunántúli báró, Heider Hugó⁹⁶⁶ volt található.⁹⁶⁷ E névsor is bizonyítja, hogy milyen szerteágazó, de befolyásos helyi és országos érdekkör irányította a tárgyalat vasutat. Ezután a megjelentek jóváhagyták az alapszabályokat.⁹⁶⁸

Az építkezés egyelőre nem kezdődhetett meg, mert szükséges volt még egy közigazgatási pótbejárás a vonalvezetés több kisebb korrekciója miatt, illetve azért, mert Pándorfalu és Pozsonyigetfalu között még sohasem volt helyszíni szemle. Ennek ellenére az építési vállalkozók már folyamatosan szállították az anyagokat a helyszínre, hogy azonnal hozzáláthassanak a munkálatokhoz a március 15-e környékére prognosztizált bejárás után.⁹⁶⁹ Végül a kereskedelemügyi miniszter kihirdette, hogy a cselekményre március 15-én reggel 9 órától a kismartoni községházából kiindulva Vértessy Kálmán miniszteri titkár vezetésével kerül sor, hat napot vesz igénybe, és Sopron, Moson és Pozsony megyékre terjed ki.⁹⁷⁰ Közben nagyban folytak a kisajátítási tárgyalások is, de akadtak nehézségek, hiszen nem tudtak mindenhol könnyen megegyezni a földtulajdonosokkal.⁹⁷¹ A bejárás végül eredményesen zárult, két esettől eltekintve. Az egyik, hogy Nyulás–Nezsider–Pándorfalu viszonylatban fellelt hibák miatt itt újabb pótbejárás szükségeltetett, amelyet ekkor júniusra terveztek, illetve Kismartonban a birtokosok, a bizottság és az építési vállalkozók között érdekellentétek merültek fel.⁹⁷²

Majd – minden probléma elsimítása után – Vértessy miniszteri titkár, a közigazgatási bejárás elnöke, ünnepélyes keretek között a Pozsony melletti Durvay-rakodóállomásnál a helyi érdekeltségű és a törvényhatóságok képviselői, a vállalkozók és a többi megjelent

963 A nevéhez fűződik az 1887-ben megnyíló Nyíregyháza–mátészalkai HÉV, amely igazgatóságában is részt vett. Tagja a Magyar Általános Kőszénbánya Rt. igazgatóságának.

964 „Hermes” Magyar Általános Váltóüzlet Rt. és a „Mundus” Egyesült Magyar Hajlított Fabütorgyárak Rt. felügyelőbizottsági tagja.

965 Tagja a Magyar Általános Kőszénbánya Rt. igazgatóságának.

966 A Vajdahunyad–gyalári HÉV igazgatósági tagja.

967 Die konstituierende Generalsammlung der Oedenburger–Preßburger-Lokalbahn-Actiengesellschaft. In: PZ, 1897. február 12., 43. szám, 2–3., BFL SP, Sopron–Pozsonyi H. É. Vasút Részvénytársaság I. évi üzletjelentése. 1897. Bp., 1898., Magyarország tiszti cím- és névtára. Bp., Központi Statisztikai Hivatal, 1912 (a továbbiakban: Névtár 1912), 321., 646., 690.

968 A sopron–pozsonyi vasut. In: SÚ, 1897. február 12., 34. szám, 2. A sopron–pozsonyi h. é. vasut részvénytársaság. In: SÚ, 1897. február 14., 36. szám, 2.

969 A sopron–pozsonyi vasutról. In: SÚ, 1897. február 28., 48. szám, 3.

970 MmL, AI 366. Kereskedelemügyi m. k. Minister 11711. számú III. rendelete. 1897. március 2., Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. Z1527. 58. doboz, Kisvasút, HÉV részvénytársasági gyűjteményes iratok, 1871–1950., sopron–pozsonyi HÉV 1896–1918. (A továbbiakban: MOL, SP HÉV), Jegyzőkönyv a 89041/97. számhoz. 1897. március 15., SL, SVA 49. 25207. számú jegyzőkönyvi kivonat. 1897. március 15., MmL, AI 366. Mosonvármegye alispánja, 1874–1897. 1897. március 6., a sopron–pozsonyi helyi érdekt vasut közigazgatási pótbejárása. In: VKK, 1897. március 4. 29. szám, 288.

971 A sopron–pozsonyi vasutról. In: SÚ, 1897. március 7. 54. szám, 2.

972 Preßburg–Oedenburger-Bahn. In: PZ, 1897. március 21. 50. szám, 3., SL, SVA 49. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 25207. számú rendelete., MmL, AI 366. Jegyzőkönyv 1897. március 15., MmL, AI 366. Moson vármegye tiszti főügyésze 209. számú 1897-es rendelete. 1897. március 22., a sopron–pozsonyi vasutról. In: SÚ, 1897. március 21. 66. szám, 2.

előtt megtette az első kapavágást 1897. március, 21-én, vasárnap. Ezután a kormány képviselője megadta az építési engedélyt, amelyet bankett követett. Másnap kezdetét vette a tényleges építkezés Pándorfaluban.⁹⁷³

Felmerült egy újabb ötlet 1897 áprilisában, miszerint a Sércből kiágazó, Szentmargitbányáig húzódó szárnyvonalat Rusztig meghosszabbítanák. Ezzel kapcsolatosan felméréseket végeztek a plusz költségek meghatározása miatt. Az eredeti pálya hozzávetőlegesen másfél kilométerrel lenne hosszabb, de törvényi beleegyezés szükséges a kivitelezéséhez. A rusztiak készek a többletköltségeket finanszírozni, hiszen így ők is bekerülnének ebbe a közlekedési vérkeringésbe, nem mellékesen Sopronnal is vaspálya kötné össze őket.⁹⁷⁴ E terv azonban csak elméleti síkon maradt meg, Rusztig soha nem készült el a pálya.

A kismartoniak viselkedése hátráltatta csupán az építkezést, akik – ahogy a helyi sajtó fogalmazott – „*abból a körülményből, hogy az új vasut sinei az ő területeiken mennek keresztül, egyszerűen akartak meggazdagodni s abnormális árakat szabtak a földjeik átengedéséért*”.⁹⁷⁵ A vállalkozók így a kereskedelemügyi miniszterhez fordultak, aki elrendelte Kismarton városára és környékére a kisajátítási eljárás megkezdését. Ez a vármegyei közigazgatási hivatal feladata volt.⁹⁷⁶ A munkálatok – az alföldi kubikosokkal – ennek ellenére gőzerővel folytak. Az alvállalkozók az egész pályát három részre osztották fel: Vulkapordány–Fertőféhéregyháza, Fertőféhéregyháza–Pándorfalu és Pándorfalu–Pozsonyligetfalu.⁹⁷⁷ Április 21-én a vonal 335. és 412. (a Fertővidéki HÉV-vel közös Nezsider és Pándorfalu viszonylatban) szelvényei közötti közigazgatási pótbejárás Novák Bertalan felügyelő vezetésével Nezsiderből kiindulva megkezdődött, és sor került a szükséges pótlások jegyzőkönyvbe vételére is.⁹⁷⁸ Dániel külön rendeletet adott ki azzal kapcsolatban, hogy a vonal megnyitása után postaszállításra is igénybe kívánja venni, és ezt tudatta Hallerékkal is.⁹⁷⁹ Májusban a kereskedelemügyi miniszter a pótbejárásról felvett jegyzőkönyveket jóváhagyta, és az építési engedélyt megerősítette.⁹⁸⁰ Dániel 1897. június 11-ére elrendelte a sérc–szentmargitbányai szárnyvonal közigazgatási bejárását, ahol részletesen jegyzőkönyvbe vették a javításra szoruló elemeket.⁹⁸¹ Júliusban Borsiczky Ottó posta- és távírdatanácsos vezetésével elkezdődött az egész vonal távírdájának „*tracirozása*” is.⁹⁸² Még ebben a hónapban befejeződtek a kismartoni területek kisajátítási eljárásai.⁹⁸³ Moson vármegye közgyűlése közben további 10.000 forintos – így összesen már 30.000 forintos – részvényjegyzést szavazott meg a vasút mielőbbi megépülését támogatva.⁹⁸⁴ A részvénytársaság vezetői közben azzal a kéréssel fordultak a kereskedelemügyi miniszterhez, hogy a gyors befejezés érdekében engedélyezze a vasútépítési munká-

973 A sopron–pozsonyi vasut első kapavágása. In: SÚ, 1897. március 21. 66. szám, 2.

974 A sopron–pozsonyi vasut új szárnyvonala. In: SÚ, 1897. április 7. 79. szám, 2.

975 Kismarton és környéke kisajátítása. In: SÚ, 1897. április 18., 89. szám, 3.

976 Uo.

977 A pozsony–soproni vasutról. In: SÚ, 1897. április 18., 89. szám, 3.

978 MmL, AI 366. Kereskedelemügyi m. k. Minister 24002. számú III. rendelete. 1897. április 10., MOL, SP HÉV, a sopron–pozsonyi h. é. vasút 335–412. szelvények közti vonalrészének közigazgatási pótbejárásáról felvett jegyzőkönyv. 1897. április 21., MmL, AI 366. Jegyzőkönyv. 1897. április 27.

979 MOL, SP HÉV, Kereskedelemügyi m. k. Minister 19893-as számú V. rendelete. 1897. április 14.

980 MmL, AI 366. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 25207. számú rendelete. 1897. május 27.

981 MOL, SP HÉV, Jegyzőkönyv másolat a 112909. ig. számhoz. 1897. július 21.

982 A pozsony–soproni vasut távírdája. In: SÚ, 1897. július 11., 156. szám, 3.

983 Kisajátítási eljárás. In: SÚ, 1897. július 16., 160. szám, 2.

984 MmL, AI 366. Adósvélv. 1897. április 21., MmL, AI 366. M. kir. Belügyminister 63312. számú II. rendelete. 1897. július 7.

latokat vasárnap is. Dániel közforgalmi és hadászati szempontokra hivatkozva helyt adott a kérvénynek.⁹⁸⁵ Ezzel minden akadály elhárult a vonal építésének gyors befejezése elől. Az enyhe és viszonylag csapadékmentes őszi időjárás is kedvezett az építkezésnek, amely ha az akkor tapasztalt ütemben folyt volna tovább, akkor a pálya decemberre átadhatóvá vált volna.⁹⁸⁶ A vonalon eközben már élénken közlekedtek az anyagszállító szerelvények.⁹⁸⁷ Kiírták a műtanrendőri bejárás dátumát december 13–14-re, amelyet végül Halászy László miniszteri tanácsos vezényelt le. Az ezzel kapcsolatos meghívókat már a hónap elején kipoztázták. Maga a cselekmény Sopronból indult 13-án a reggeli 9 órai különvonattal, és minden állomáson ovációval fogadták. Az első nap estéjén Kismartonban fátkyamenetet rendeztek Esterházy Pál tiszteletére, ahol Fügi polgármester méltatta a herceg érdemeit a vasút létrehozásában. Ezután a helyi kaszinó nagytermében tartottak bankettet.⁹⁸⁸ Másnap 8-kor indult a vonat Pozsonyba. Itt végül ünnepélyes fogadással zárult az esemény. Időközben a helyi sajtóban megjelent új menetrendet sokan problémásnak találták. Napi három szerelvény közlekedett kezdetben mindkét irányba.⁹⁸⁹ Az eredményes és ünnepélyes műtanrendőri bejárást, illetve a felmerült hiányok pótlását követően, december 15-én megérkezett Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszter és Vörös László államtitkár Pozsonyba, hogy átadják a vasutat a forgalomnak. Végül az illetékes minisztérium emberei december 16-án megnyitották a Sopron és Pozsony közötti vasutat (A MEGÉPÜLT VONALAT LÁSD: 2. ÁBRA).⁹⁹⁰ A miniszter különvonata reggel 9-kor indult Pozsonyból és útközben a vonalon állomással rendelkező települések előljáróit üdvözölte.⁹⁹¹ Nem mindenki örült azonban az új vicinális megnyitásának, hiszen a *Győri Hírlap* hasábjain arról lehetett olvasni, ahogy a helyiek aggódva figyelték e jeles eseményt, mert „*Győrvárosát lassankint kizárja ez a sok szomszédos vasut a forgalomból, mert mindegyik forgalmi iránya folyton és következetesen távolodik a győri állomástól.*”⁹⁹² Ez elleni „védekezéséként” a helyi érdekű vasútépítés lehet hatásos „fegyver”, azonban az általuk kívánt győr–veszprém–dombóvári vicinális ügye egyelőre megfenekelett.⁹⁹³ Az is eldőlt 1898 nyarára, hogy a HÉV üzletkezelése végérvényesen a MÁV-hoz kerül.⁹⁹⁴

Majd 30 évvel az első vizionálása után átadták a forgalomnak a Sopront Pozsony-nyal összekötő vaspályát. A Haller József és Laschober Mátyás által elképzelt sopron–vulkapordány–kismarton–nezsider–pándorfalu–pozsonyi irány valósult meg, amelynek a legfőbb oka, hogy ez a vonalvezetés bizonyult a „legolcsóbbnak”, hiszen a HÉV ennek egyes részeit péage-szerződésen keresztül más vasúttársaságoktól kapta meg használatra.

985 SL, SVA 49. Kereskedelemügyi m. k. Minister 56749. számú IV. rendelete. 1897. szeptember 8.

986 Vasutaink építése. In: SN, 1897. október 24., 7. szám, 4.

987 A fertővidéki vasut. In: SN, 1897. október 31. sz. n., 6.

988 MmL, AI 366. Kereskedelemügyi m. k. Minister 75289. számú 897-es rendelete. 1897. december 8., Vasutmegnyitás. In: Győri Hírlap (a továbbiakban: GH), 1897. december 11., 282. szám, 2. A sopron–pozsonyi vasut megnyitása. In: Dunántúli Hírlap (a továbbiakban: DH), 1897. december 8., 98. szám, 5. Vasutaink megnyitása. In: SÚ, 1897. december 12., 284. szám, 3. A sopron–pozsonyi vasut műtanrendőri bejárása. In: SÚ, 1897. december 14., 285. szám, 3. A sopron–pozsonyi vasut megnyitása. In: DH, 1897. december 16., 100. szám, 6.

989 Vasutmegnyitás. In: SÚ, 1897. december 10., 282. szám, 3.

990 MmL, AI 366. Jegyzőkönyv. 1897. december 15., a sopron–pozsonyi vasut megnyitása. In: SÚ, 1897. december 15., 286. szám, 3. MmL, AI 366. Mosonvármegye közigazgatási bizottsági ülése 1897 évi december hó 11. én., a sopron–pozsonyi vasut. In: SÚ, 1897. december 17., 288. szám, 1–2. MmL, AI 366. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 80487. számú 1897-es rendelete. 1898. január 25., A sopron–pozsonyi vasut megnyitása. In: VKK, 1897. december 15., 150. szám, 1363. A sopron–pozsonyi, a fertővidéki és a magyar és a magyar-északnyugoti helyi érdekű vasutak megnyitása. In: VKK, 1897. december 22., 152. szám, 1386.

991 MmL, AI 366. Mosonvármegye alispánja 100011897.

992 Vasuti veszedelem. In: GH, 1897. december 19., 289. szám, 1.

993 Uo.

994 MOL, SP HÉV, Szerződés, 1898. augusztus 16.

A helyi érdekű vasutak történetében ez a példa is kiválóan bizonyítja azt, milyen áldozatokat kellett hozni annak érdekében, hogy egy vidék új vasutat kapjon. Az északnyugat-dunántúli térség két fontos városa, Sopron és Pozsony is sokat tett ezért, de nem szabad elfelejteni, hogy nemcsak e két település, hanem a vonal mentén található városok, községek, (nagy)birtokosok és üzemek is profitáltak az új vicinálisból, hiszen részvényeket is jegyeztek. Ha a vonal egy falut nem érintett, az a későbbi fejlődését negatívan befolyásolhatta, így létkérdéssé vált, hogy minél közelebb kerüljenek az új közlekedési eszközökhöz. A Sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete tökéletesen adja vissza azt, milyen komoly viták, lobbizás és érdekharcok előzték meg a végleges irány kijelölését. E vicinális párvágást ritkító abban a tekintetben, hogy hosszúra nyúlt az előtörténete. Számos vállalkozó tűnt fel a színen, akiknek a terveiből nem vált valóra semmi, általában a megfelelő pénzügyi háttér hiányából fakadóan. Ez egyre szkeptikusabbá tette az érintett vidék lakosságát a vasút későbbi kiépülésével kapcsolatban. Hangsúlyozandó az is, hogy bár a gazdasági okok dominánsabbak általában a vonal végleges irányának kijelölésében, a társadalmi igények kielégítését is szolgálta a HÉV, hiszen ez is egy közforgalmú vasút. A Sopron–pozsonyi HÉV megalapításából és tagjainak a listájából az is kitűnik, milyen szerteágazó érdekeltségi körök mozgatták a történéseket a háttérben. A megfelelő pénzügyi háttér biztosítása és az érdekeltekkel való hosszú alkudozások után épülhetett csak meg a vicinális. Sajnálatos azonban, hogy a tárgyalt helyi érdekű vasútnak is – sok más vonallal együtt – a végét jelentette az 1920. június 4-én kötött trianoni békeszerződés. A vicinális a történelmi magyar királyság felosztását követően három ország – Csehszlovákia, Ausztria és Magyarország – területére került, s ez a jogilag való megszűnését eredményezte.

5.2.6. A Sopron–pozsonyi HÉV funkciói 1920-ig

A Sopron–Pozsonnyal összekötő helyi érdekű vasutat mint közforgalmú vicinálisat már a vizionálásától kezdve személy- és teherszállításra tervezték. A HÉV építéstörténete során bebizonyosodott, hogy mindkét alapfunkció meghatározó lesz a megnyitásától kezdve. Mind a személy-, mind az áruforgalom nagy volt már a vonal üzembe helyezése utáni első héten.⁹⁹⁵ Vegyes vonatok közlekedtek a két város között mindvégig.⁹⁹⁶ Időközben az igénybevétel egyre inkább specializálódott. A vasút 1898-ban kedvezményt adott azoknak a gabonakereskedőknek, akik áruikat Németországba szállították és erre Soprontól Pozsonyig a vasutat vették igénybe. Pozsonyban a szállítmányt hajóra pakolták és a rakomány így folytatta útját az eladás helyéig. A gabonakereskedők örömmel éltek e lehetőséggel.⁹⁹⁷ Hasonlóan nagy forgalmat generált – a személyforgalomban a késéseket és fennakadásokat okozó – répaszállítás is, ezért a répaszezonban külön, erre kialakított tehervonatok továbbították a terményt.⁹⁹⁸ Ezzel a vonal kereskedelmi funkciója máris kidomborodott. A sajtó 1898 nyarán már arról számolt be, hogy a forgalom növekedőfélben van, és ebben a személyszállítás is komoly szerepet játszik.⁹⁹⁹ A Fertő tó meleg,

995 Hahnenkamp 1994, 114.

996 Pammer 1995/B, 433.

997 A sopron–pozsonyi vasút. In: SH, 1898. június 29., 146. szám, 3.

998 Vonatkésések. In: SN, 1908. március 24., 70. szám, 3.

999 A pozsony–soproni vasút tarifái. In: SH, 1898. július 20., 163. szám, 3.

kénes tartalmú vízzel rendelkező ruszti gyógyfürdője ennek ellenére vajmi keveset profitált a vasútból. Nemcsak amiatt, mert kevesen ismerték a helység e kincsét, hanem azért is, mert e vasúti szárnyvonal az Esterházy család kőfejtőjénél véget ért, és az utasoknak innen a fürdőig még gyalogolniuk kellett, vagy bérkocsival tehették meg a fennmaradó utat.¹⁰⁰⁰ Ennek következtében bár turisztikai funkciója is volt a Sopron Pozsonnyal összekötő HÉV-nek és e szárnyvonalának, erre minden bizonnyal kedvezőbb hatást gyakorolt volna egy közvetlen ruszti vonalvezetés. A vicinálist ennek ellenére a turisták is használták kirándulásaikra, amelynek ékes bizonyítéka a Thirring Gusztáv által írt útikalauz is. Ebben az író szisztematikusan felsorolta a Sopron–pozsonyi HÉV által érintett településeket a helyi nevezetességekkel, étkezési és szálláslehetőséggel, és egy túrához szükséges mindennemű információval.¹⁰⁰¹ A sajtó cikkezett arról is, hogy a helyi korcsolyatársaság négy tagja Sopronból Ruszton át egészen Nezsiderig korcsolyázott el a befagyott Fertőn, majd ott vonatra ültek és így utaztak vissza a városba.¹⁰⁰² Kiemelendő továbbá, hogy e vasút állandóan szállított kofákat és vásárlókat a különböző, a vonal mentén található vásárokbá, amelyek közül a soproni hetivásárok a legjelentősebbek, de tartottak országos vásárokat Nezsiderben és Kismartonban is.¹⁰⁰³ Ezek szintén a vicinális vásárba járásra való, turisztikai igénybevételét bizonyítják, így a vasútnak komoly társadalmi hatása is volt. E funkciók jelentették a HÉV fő profilját és a rövid történetét végigkísérték.

Az első menetrend (LÁSD: MELLÉKLET, 3 I. ÁBRA) szerint Pozsony és Sopron között napi három vonatpár közlekedett 4 óra 24 perc és 5 óra 39 perc közötti menetidővel. A Szentmargitbányától Kismartonig utazóknak 40 perces utazással kellett számolniuk. Ez, az akkoriban is hosszúnak számító menetidő mindenki, de leginkább a kismartoniak részéről folyamatosan kritika tárgyát képezte. Bécszet a városból a legjobb délutáni összeköttetéssel 3 óra, a többi vonattal 4–5 óra alatt lehetett elérni Pándorfalun keresztül, míg Győrig 4–5, Budapestig 7 órás úttal lehetett számolni.¹⁰⁰⁴ Meg is lett ennek az eredménye: a helyiek, ha Bécsbe akartak utazni, akkor továbbra is Százszámon szálltak vonatra.¹⁰⁰⁵ A soproniak is tettek lépéseket az irányba, hogy a vicinális közlekedése a város érdekeit jobban kiszolgálja, de ezt a miniszter ekkor a közvetlenül Sopronból Pozsonyba irányuló személyforgalom csekély volta miatt elutasította.¹⁰⁰⁶ Az 1898. május 1-jén életbe lépő új menetend sem igazán vette figyelembe a társadalmi igényeket. Hiányzott egy járat a déli órákban Sopron irányába és este Pozsonyba. Emellett a menetidő csökkentése is folyamatosan a viták tárgyát képezte. A következő évtől sokkal kedvezőbb körülmények között utazhattak már az utasok. Emelkedett a szerelvények sebessége, jobb lett a csatlakozás Bécs irányába, aminek következtében az osztrák fővárost 3 óra alatt el lehetett már érni délután Pándorfaluból. Egy közvetlen – reggel 6 óra 5 perckor induló – vonatot helyeztek

1000 Rusztról. In: SN, 1905. augusztus 9., 95. szám, 4.

1001 Thirring Gusztáv: Sopron és a magyar Alpok. Útikalauz. Sopron, DTE, 1911, 83–122.

1002 A Fertőn át Nezsiderig. In: SN, 1909. január 31., 25. szám, 4.

1003 Külön vonatok a hetivásárokrá. In: SN, 1907. április 25., 33. szám, 3. Országos vásárok. In: SN, 1902. augusztus 19., 190. szám, 3.

1004 Mml, Al 366. A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasút menetrendje.

1005 Pammer 1995/B, 433.

1006 Az új vasutak menetrendje. In: S, 1898. március 6., 53. szám, 2.

forgalomba Szentmargitbányától (Rusztól) Sércen át Sopronig, amely visszafelé 12 óra 25 perckor indult.¹⁰⁰⁷ Ennek ellenére továbbra is voltak panaszok a menetrendre nemcsak a lassú közlekedés, hanem a gyakori késések miatt is.¹⁰⁰⁸

A rendelkezésekre álló adatsorokból megállapítható, hogy a vonalon az üzembe helyezése utáni időszaktól kezdve 1915-ig – kisebb hullámvölgyekkel – folyamatosan emelkedett az utasszám és a szállított teher mennyisége is (LÁSD: MELLÉKLET, 2., 3. ÁBRA). A továbbított áruk listáján kiemelkedik a vonalon nagy mennyiségben szállított bor, építőanyag, cukor, petróleum, csont, rongy és toll, továbbá megemlítendő még a kő- és barnaszén, a nyers- és feldolgozott vas, az ércek, a szilva, a szerszámfa, a liszt, a só, a dohány, az élő állat, a sör, a kőolaj és a szesz.¹⁰⁰⁹ Az áruk e sokszínű palettája egyértelműen bizonyítja a vicinális komoly ipari és kereskedelmi funkcióját is.

Majd az első világháború alatt a vasutat a csapatok és az utánpótlás szállítását gyorsan és koncentráltan lebonyolító, stratégiaileg fontos eszközként kezelték. A Sopron–pozsonyi HÉV földrajzi elhelyezkedése miatt nem szerepelt a kiemelt fontosságú vonalak között, így komoly stratégiai funkciója nem volt.

Az első világháborút lezáró trianoni békeszerződés azonban végleg megpecsételte a vonal sorsát, hiszen három ország területére került, a legnagyobb rész Ausztriához, de kapott belőle egy kis szakaszt Csehszlovákia is.¹⁰¹⁰ Ezzel a Sopron–pozsonyi HÉV jogilag megszűnt, korábbi funkcióit elveszítette.

5. 3. A Fertővidéki HÉV

5.3.1. A későbbi Fertővidéki HÉV egyes részeit és településeit érintő első vasútépítési tervek

Első ízben 1873-ban, a gazdasági recesszió kirobbanásának évében merült fel a Fertő tó keleti partján található településeket összekötő vasútvonal gondolata, amely a szomszédos kötéttpályás közlekedési eszközzel rendelkező vidékhez kapcsolta volna e területet. Ez a gazdasági helyzet miatt csak terv szintjén maradt meg.¹⁰¹¹

1007 Menetrend-változás. In: S, 1899. április 23., 93. szám, 2.

1008 Hahnenkamp 1994, 115–116.

1009 E következtetésemet a Magyar Statisztikai Közlemények a Magyar Szent Korona országainak vasútjaira 1897-től 1899-ig vonatkozó kötetekből és az Adatok a vasutak 1915. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1915. évi összesített eredményekről című munkák erre vonatkozó részeinek összehasonlításával hoztam meg. In: A Magyar Szent Korona országainak vasútjai 1897, 1898. és 1899. évben Bp., a Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, é. n., Adatok a vasutak 1915. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1915. évi összesített eredményekről. Bp., Kereskedelemügyi m. kir. minister, 1917. E forrásanyag azonban csak 1915-ig készült el, hiszen a Monarchia felbomlása után ilyet már nem adtak ki.

1010 Hahnenkamp 1994, 118.

1011 Ezen állítás Hahnenkamp, Hans és Pammer László, a Fertővidéki HÉV-ről írt tanulmányaiban szerepel hivatkozás és forrásmegadás nélkül. Kutatásaim során mindeddig nem találtam forrásokat ezzel kapcsolatban. In: Hahnenkamp, Hans: Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgmonarchie. Eisenstadt, 1994, 119. Pammer László: A fertővidéki HÉV. In: Kövér István (főszerk.): Százéves a vasútgazgatás Szombathelyen. Vasútvonal történetek, II. kötet. Szombathely, MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság és Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezete, 1995 (a továbbiakban: Pammer 1995), 439.

Az első konkrét vasútépítési elképzelés a későbbi Fertővidéki HÉV egy kisebb részét tekintve 1881-ben látott napvilágot. Ez év júniusában Széchenyi Kálmán grófnál, a Sopronmegyei Gazdasági Egyesület elnökénél Ivánban egy értekezlet ült össze, ahol felmerült egy Kiscelltól Bükig vezetendő vicinális vasút megépítésének ötlete. Az érdekeltek kinyilvánították, hogy az állomásokhoz vezető utakat megépítik és fenntartják. Majd ez év augusztusában az e tárgyú indítványukat benyújtották az illetékes miniszterhez.¹⁰¹² Nem sokkal később Széchenyi, Radó Kálmán, a Vas megyei Gazdasági Egyesület elnöke, Pick Ármin Vas vármegyei birtokos és Nyíri Lajos jogtanácsos egy évre szóló előmunkálati engedélyt kaptak a közmunka- és közlekedésügyi minisztertől egy Kiscellból kiinduló, Sömjént, Vönöcköt, Királykutat, Becskédet, Kenyerit, Répcelakot és Sajtoskált érintő, Bükig húzódó helyi érdekű, gőzmozdonyú vasút építésére.¹⁰¹³ Ezt követően, 1881 júliusában elkezdődtek a tárgyalások a Sopron vármegyei érdekelt cukorgyárakkal.¹⁰¹⁴ E társaság egy Sopronban tartott újabb értekezletén Széchenyi kijelentette, hogy a Sopron vármegyeiek örömmel fogadták a létesítendő vasútvonal tervét és a tőlük elvárható módon támogatják is azt.¹⁰¹⁵ Radó tudatta, hogy a Vas vármegyei érintettekkel való tárgyalás eredményéről a későbbiekben fog beszámolni.¹⁰¹⁶ Ezután azonban nem lehetett már többet olvasni e vasútépítési tervről, amely minden bizonnyal a kellő támogatottság hiányában lekerült a napirendről.

Mindeközben még ugyanezen év októberében egy új vonal létesítésének koncepciójáról is lehetett olvasni a *Sopron* című hetilapban. A Vág völgyi Vasút kívánta a vonalát meghosszabbítani egy Pozsonyból Eszterháznál át Szombathelyig létesítendő új szakasszal.¹⁰¹⁷ A megépítendő új vaspálya összeköttetést biztosított volna a Vág völgy és a Dunántúl között, és jótékony hatással lett volna a két terület iparára, kereskedelmére és gazdasági viszonyaira. A kezdeményezők hangsúlyozták továbbá a vonal nemzetiségi és hadászati funkcióit is. Mindazonáltal ekkor is világos volt, hogy egy Sopron és Pozsony között létesítendő vasúti összeköttetés lényegesen racionálisabb döntés lett volna, mint a Pozsony és Szombathely közötti viszonylat.¹⁰¹⁸ Ennek köszönhetően a későbbiekben ez a terv is lekerült az íróasztalról, mivel egyrészt a Sopron és Pozsony között megépítendő vonal élvezett prioritást, másrészt a Pozsonyt Szombathellyel összekötő vasút Hegyeshalmot, Csornát és Porpácot érintve valósult meg 1891-re. Megállapítható, hogy voltak már az 1880-as években a későbbi Fertővidéki HÉV egyes részeit, településeit a kötöttpályás közlekedési vérkeringésbe bekapcsoló elképzelések, de ezek a támogatottság hiányából fakadóan nem valósulhattak meg.

Ezt követően egy jó ideig lekerült a napirendről egy Répce-vidéki vasút létesítése, mígnem a *Sopron* 1888-ban a „*Dőry vasút*” tervezetéről adott tudósítást. Dőry Miklós kamarás vetette fel a „*rába-répcavidéki*” vasúti elképzelését. Emellett a korábbi koncepció

1012 Vasúti értekezlet. In: S, 1881. július 6., 54. szám, 3.

1013 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1881. június 3., 66. szám, 394.

1014 A Kiscell–bükii vicinális vasút. In: S, 1881. július 13., 56. szám, 3.

1015 A kiscell–bükii helyi érdekű vasút kiépítése tárgyában. In: VKK, 1881. július 24., 88. szám, 505.

1016 Vasútügy. In: S, 1881. július 20., 58. szám, 2.

1017 Uj vasút. In: S, 1881. október 26., 86. szám, 3.

1018 Láthatjuk tehát, hogy bár Eszterháza, mint a Fertővidéki HÉV egyik állomása szerepelt az új vonal tervezetében, e koncepcióra adott kritikák már egy Sopron és Pozsony között létesítendő vonalat preferáltak, így a későbbi Sopron–pozsonyi HÉV előtörténetéhez ez is hozzátartozott., a Vág völgyből a Dunántulra. In: S, 1881. november 1., 88. szám, 1.

érdekeltjei is újfent aktivizálódtak e tárgyban, és 1888 júliusában Széchenyi Kálmán és Cziráki Lajos Sopron és Vas vármegyei birtokos gróf Radó Kálmán kamarással és főispánnal tárgyalt egy, a vidéken megépítendő vaspálya szükségességéről. Az érdekeltek kérték az olcsóbb és a terület számára előnyösebb vasúti terv támogatását.¹⁰¹⁹ Döry vasúti koncepciójában Csornát kívánta Sárváron keresztül Bükkaléig összekötni. Döry Iván és Répceszemere települések hozzájárulását kérte az építkezéshez, és ez esetben a vonal érintette volna a helységeket is. Kezdetben nem rajzolódott ki világosan, mit is takart pontosan ez az elképzelés. Az érdekelt vidék nagy részének nem volt tudomása a vasútról, és az sem volt evidencia, merre is ment volna a vonal. Egyes helyeken arról lehetett olvasni, hogy Sárvárt és Büköt sem érintené, hanem egyenesen Szombathelyig vezetne. Máshol Répcelak szerepelt Répceszemere helyett.¹⁰²⁰ Döry a nyilvánosságra került hírekre reagálva kijelentette, szó sincs arról, hogy Szombathelyig vinné a vonalat, tervezete egy Csornától Bogyoszló és Szilsárcány, Németi és Keresztúr közötti állomással, Mihályi és Vadosfa közötti megállóval, Beled, Cirák és Dénesfa közötti indóházszal, illetve Szemerén, Geresden és Patyon át Sárvárig egy büki mellékággal megvalósuló vasút lett volna.¹⁰²¹ Az elképzelés tulajdonképpen a Rábaköz fontosabb települései között létesített volna összeköttetést, azonban ezzel a vonalvezetéssel ez nem valósult meg még úgy sem, hogy voltak kezdetben támogatói. A későbbiek során a kellő agitáció hiányában ez a terv is csak az íróasztal fiókjában maradt.

A *Rábaköz* című lapban arról cikkeztek 1890 júliusában, hogy mozgalom alakult a Fertő tó keleti partján egy Pándorfalu és Eszterháza között húzódó helyi érdekű vasút létesítésére. A két végállomás között Pomogyot, Vallát, Boldogasszonyt, Féltoronyt és Nezsídert is bekapcsolták volna a terv alapján a kötöttpályás közlekedés vérkeringésébe.¹⁰²² A *Mosonmegyei Lapok*ban 1890 telén már egy, a *Rábaköz*ben korábban publikált, konkretizált tervről, a Pándorfalu és Boldogasszony közötti szárnyvonal elképzeléséről lehetett olvasni. Ezt Berg Gusztáv, a boldogasszonyi uradalom volt bérlője és a kapuvári uradalom vezetője vizionálta korábban, de akkor nem valósult meg, mindazonáltal egyértelmű volt, hogy a vasút fellendítheti a kereskedelmet Moson vármegyének e gazdag vidékén. A cikk írója kiemelte, hogy Boldogasszony, Féltorony, Barátfalu, Gálos, Pátfalu, Illmic és Mosonbánfalva „*vagyonos*” települései is profitálhatnának ebből, de eddig ők ezt nem preferálták. Egy Pándorfaluval történő kötöttpályás összeköttetés megnyitná az utat észak, Bécs és Budapest felé, amely kedvező hatást gyakorolhatna Mosonra, de megépítése csak sok pénzzel valósulhatna meg, tehát befektetőkre lenne szükség.¹⁰²³ A szerző hangsúlyozta továbbá, hogy a magas helyi élelmiszerárak az új közlekedési eszköz segítségével csökkenhetnének, hiszen „*a vasúttól való távolság*” teszi ezt. A települések közül Boldogasszony nyerhetne legtöbbet a szárnyvonallal, mert a vidék centrumává válhatna, ahova országos és hetivásárokra is jönnének. A szerző e terv megvalósítására Naschauert, a boldogasszonyi uradalom akkori bérlőjét találta leginkább alkalmasnak, egyúttal nem zárták ki a vonal Eszterháza felé történő meghosszabbítását, hiszen így a GYSEV-vel is

1019 Vasúti ügy. In: S, 1888. július 7., 54. szám, 2.

1020 A Döry vasút. In: S, 1888. július 18., 57. szám, 3.

1021 A Rábavidéki vasút ügyében. In: S, 1888. július 28., 60. szám, 2.

1022 Uj viczinális vasút. In: R, 1890. július 27., 31. szám, 3.

1023 Pándorföld-boldogasszonyi vasút I. In: ML, 1890. december 7., 49. szám, 209.

kapcsolatba kerülhetnének.¹⁰²⁴ A *Rábaköz*ben egy, a Kisalföld északi részét a Dunántúl centrumában található vármegyéivel összekötendő vasútról szóló felvetés is megjelent, de a megoldást konkrétan a Pozsony–Csorna–Szombathely irányban látták egyelőre.¹⁰²⁵ Így 1890-ben ismét előkerült a későbbi Fertővidéki HÉV egy részének megépítése, azonban ez a terv is csak ezen a szinten maradt. Ebből egyértelműen látszik, milyen tétje volt e területen, a Fertő tó keleti partján és a Rábaközben a Budapest központú horizontális vasúti hálózathoz vertikálisan kapcsolódó vonal megépítésének, amely e terményekben gazdag vidéken minden bizonnyal rentábilisan üzemelhetne.

5.3.2. Két vonalvezetési elképzelés és érdekcsoport formálódása

Első ízben 1892-ben merült fel a *Sopronban* a GYSEV Eszterháza–Fertőszentmiklós¹⁰²⁶ állomásából kiinduló, Féltoronyig (igazából Boldogasszonyig) húzódó vasút ötlete.¹⁰²⁷ A *Vasúti és Közlekedési Közöny* október 6-án megjelent számában „a kereskedelemügyi m. kir. minsiter f. é. szeptember 27-én 52,304/III. sz. a. kelt rendeletével dr. Drexler József eszterházai lakosnak, a petőházi cukorgyár vezető részvényeseit képviselő ügyvédnek, a győr–sopron–ebenfurti vasút Eszterháza–Fertő-Szent-Miklós állomásától Sarród, Pomogy, Valló és Szent András községek határain át Boldogasszonyig¹⁰²⁸ vezetendő helyi érdekű vasútvonalra az előmunkálati engedélyt egy évre megadta”.¹⁰²⁹ E vasút megépülésével realizálódhatna a közlekedési vonalaktól elzárt terület terményeinek, többek között a gabonának, szénának, répának stb. olcsó szállítása, valamint a térség a más vidéken megtermelt javakhoz is könnyebben hozzájuthatna.¹⁰³⁰ A GYSEV is profitálhatna a vicinálisból, hiszen a forgalmát növelhetné ezen keresztül.¹⁰³¹ A petőházi cukorgyár képviselőinek az volt az érdekük, hogy a területen fekvő hatalmas Esterházy-birtokot bekapcsolják a répatermelésbe.¹⁰³² A vonal nem állt volna meg Boldogasszonymál, hiszen ezzel gyakorlatilag egy időben – a már ismertetett – gróf Haller Sándor és érdekcsoportja egy, e településről Gáloson és Vedenyén át egészen Nezsiderig húzódó, onnan a tervezett sopron–pozsonyi vicinálishoz csatlakozó szárnyvonalra kapott előmunkálati engedélyt egy évre. Nem sokkal később Réthey Ferenc budapesti vállalkozó és társai is ugyanebben a viszonylatban kaptak előmunkálati engedélyt az illetékes minisztertől.¹⁰³³ Ezekből Réthey elképzelése tisztavirág-életűnek bizonyult, hiszen ezután – valószínűsíthetően a kellő pénzügyi háttér hiányában

1024 Párdorf–boldogasszonyi vasút II. In: ML, 1890. december 21., 51. szám, 219.

1025 Rábaköz vasutjai. In: R, 1890. november 30., 49. szám, 1.

1026 Az Eszterháza–Fertőszentmiklós állomás a mai Fertőszentmiklós állomás, ahol a Fertővidéki HÉV mindmáig kapcsolódik a GYSEV Győr–Sopron vonalához. Ebben a korszakban Fertőszentmiklóson egy megállóhely volt „Fertőszentmiklós alsó” néven. A mai Fertőd–Fertőszéplak állomás az akkori Széplaknak felelt meg.

1027 Előmunkálati engedély. In: S, 1892. október 6., 116. szám, 2.

1028 A hivatalos forrásnak tekinthető orgánumban, a Vasúti és Közlekedési Közönyben megjelent rendelkezés végül nem Féltoronyig, hanem Boldogasszonyig szólt. Lovas Gyula egy Eszterháza–Boldogasszony–Nezsider viszonylat előmunkálati engedélyről ír tanulmányában, ezzel kapcsolatban viszont nem találtam forrást eddigi kutatásaim során, ami arra enged következtetni, hogy valójában csak Boldogasszonyig kaptak hozzájárulást az előkészületekre. In: Lovas 1998, 30.

1029 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1892. október 2., 119. szám, 989. Előmunkálati engedély. In: ML, 1892. október 9., 41. szám, 164.

1030 Uj vasut Sopron és Mosony megyében. In: R, 1892. október 9., 41. szám, 3, a fertőszéplak vasutja. In: SV, 1894. július 26., 59. szám, 1.

1031 Pammer 1995, 439.

1032 Lovas 1998, 30.

1033 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1892. június 3., 67. szám, 567. A kereskedelemügyi miniszter által 1892. április 1. és június 30. között kiadott előmunkálati engedélyek. In: VKK, 1892. július 17., 86. szám, 752. Vasúti előmunkálati engedély. In: ML, 1892. június 19., 25. szám, 101. Előmunkálati engedély. In: VKK, 1892. június 5., 68. szám, 573.

– lemondott e tervéről. Ezzel tehát első ízben felmerült egy, a Fertő tó egész keleti partján végighúzóó vicinális vasút megépítésének az ötlete, még akkor is, ha Boldogasszony egy választóvonalat jelentett egyelőre mindkét koncepcióban.

Kapuváron is előtérbe került egy helyi érdekű vasút létesítésének terve 1893 elején, amelyen keresztül a helyiek Drexler József vezetésével a mezőváros iparát és kereskedelmét kívánták fellendíteni. Drexler korábban az Eszterháza–Boldogasszony szakaszra kapott előmunkálati engedélyt, viszont egyelőre nem lehetett tudni, milyen vonalvezetésben gondolkodnak.¹⁰³⁴ Februárban egyértelművé vált a helybeliek koncepciója. Ők egy kapuvár–boldogasszonyi viszonylatot vizionáltak, amelyen keresztül Pándorfaluval, majd Béccsel kellene minél előbb összeköttetést létesíteni. Erre azért lenne szüksége Kapuvárnak, mert forgalmuk és kereskedelmük a Pozsony–szombathelyi HÉV 1891-es megnyitásával visszaesett, miután Csorna és Beled profitált helyettük a megvalósult vonalvezetésből.¹⁰³⁵ A város az új vasúttal ismét csomópont lehetne. Céljuk volt az eszterháza–boldogasszonyi vonal engedélyesének meggyőzése arról, hogy a vicinális Kapuvár felé vezessen. A mozgalom zászlóvivőjének Berg Gusztáv bárót, a kapuvári uradalom vezetőjét és Kovács Antal főszolgabírórt kérték fel, akik ezt el is vállalták. Ezzel gyakorlatilag egy időben felmerült a vonal dél felé történő meghosszabbítása Pápa irányába, de a helyiek úgy vélték, hogy a csorna–pápai vasút új vonalvezetésének nincs realitása. Ennek függvényében Kiscell került előtérbe. A település az új vicinálison keresztül közvetlenül Béccsel, míg a HÉV által érintett települések Sümeggel, a Balaton vidékével, Zala vármegyével és Csáktornyán keresztül Fiumével kerülnének összeköttetésbe.¹⁰³⁶ A boldogasszonyiak mindkét tervet „áldásként” aposztrofálták.¹⁰³⁷ A kiscelliek a terv hallatán rögyest 50.000 forintra járultak volna hozzá a létesítendő vasútvonalhoz, és ez a kapuváriakat még erőteljesebben motiválta elképzelésük megvalósításában.¹⁰³⁸ Ezután mindkét városban az adatgyűjtést, az e tárgykörben való egyeztetéseket és az ügy előrevitelét lefolytató vasúti bizottságot állítottak fel.¹⁰³⁹

A kereskedelemügyi miniszter 1893. május 7-én – a korábban Haller Sándornak és érdekcsoportjának adott előmunkálati engedélyt – a Boldogasszonytól Nezsiderig tervezett vonalra egy évre meghosszabbította.¹⁰⁴⁰ Az eddigi elképzelések azonban mindhiába voltak, hiszen a sopron–pozsonyi fővonal kiépítését a korábbi Dunst-koncepció alapján vélték megoldhatónak, illetően módon a sopron–pozsonyi vasút végrehajtó bizottsága elvetette a boldogasszonyi szárnyvonal létrehozását. A helyiek nem mentek el szó nélkül az intézkedés mellett. Nezsiderbe tanácskozást hívtak össze 1893. május 23-ára, és elhatározták, hogy korábbi erőfeszítéseik nem veszhetnek kárba, tehát folytatják az előmunkálatokat, és

1034 Új vasút. In: ML, 1893. január 1., 1. szám, 8.

1035 Még egy vasutat Kapuvárnak. In: R, 1893. január 1., 1. szám, 1–2.

1036 Kapuvári h. é. vasut. In: R, 1893. január 2., 2. szám, 1–2.

1037 Vasúti tervek Eszterháza–Boldogasszony és Kapuvár–Boldogasszony községek között. In: ML, 1893. február 12., 7. szám, 28.

1038 A hansági vasút. In: R, 1893. február 5., 6. szám, 3. Kis-Czell a vasútért. In: R, 1893. január 22., 4. szám, 2.

1039 A kapuvár–kis-czelli vasút. In: R, 1893. február 26., 9. szám, 5. A kapuvár–kis-czelli vasút. In: R, 1893. február 5., 6. szám, 3.

1040 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1893. május 17., 59. szám, 559. A kereskedelemügyi miniszter által 1893. április 1-től június 30-ig kiadott előmunkálati engedélyek. In: VKK, 1893. október 1., 118. szám, 1050. Előmunkálati engedélyek. In: ML, 1893. május 21., 21. szám, 86. Előmunkálati engedély. In: R, 1893. május 28., 22. szám, 4.

megbízta Klein Miklós budapesti mérnököt a vonal tervének elkészítésével.¹⁰⁴¹ Már ekkor látszott, hogy a megépülő Fertővidéki és Sopron–pozsonyi HÉV elképzelései mennyire összefonódnak és a két vonal a későbbiekben csak még inkább függ majd egymástól.

Júliusban egy újabb terv is napvilágra került. Dr. Silberstein Ötvös Adolf¹⁰⁴² kapott előmunkálati engedélyt egy évre egy Kiscellből induló, Beled irányába egészen Kapuvár állomásig, innentől Pomogy érintésével Boldogasszonyig, esetlegesen Nezsideren át Pándorfaluig vezetendő helyi érdekű vasút megépítésére.¹⁰⁴³ A *Sopron* hasábjain meglehetősen pesszimistán fogalmaztak az új vonalvezetéssel kapcsolatban, hiszen a szerkesztőség a sopron–pozsonyi és pozsony–szombathelyi vasút mellett párhuzamosan húzódó vonal szükségességét megkérdőjelezte.¹⁰⁴⁴ Mindemellert az új vasút létesítésének előmunkálatai megkezdődtek. Az érdekelt vállalkozók elhatározták, hogy az érintett vidék bejárásával felméri az építési és forgalmi helyzetet. Ennek első állomása Kapuvár volt, ahol informálódtak a vonal építésére szánt hozzájárulás mértékéről, és ha az érdekeltek hajlandóságot mutatnak a költségek legalább 35%-os fedezésére, akkor hozzálátnak a tervezet kidolgozásához.¹⁰⁴⁵ A megbízottak Kapuvár után Eszterháza, majd Pomogy és Boldogasszony irányába folytatták az útjukat. Időközben az érdekeltség szervezése is megindult, ahol a vidék legnépszerűbb grófját, Cziráky Béla külügyminiszteri osztálymérnököt kívánták felkérni a szervezőbizottság élére.¹⁰⁴⁶ Silberstein vonalvezetési koncepciója részben – Pomogytól Nezsiderig – érintette a Drexler Józsefnek korábban kiadott előmunkálati engedély irányát, mindemellert még ebben az esztendőben sor került annak az egy évvel való meghosszabbítására eredeti viszonylatában, tehát Eszterháza-Fertőszentmiklósból kiindulva egészen Boldogasszonyig.¹⁰⁴⁷

Eközben a *Mosonmegyei Lapok* hasábjain megjelent információ alapján a Nezsider–Boldogasszony vonal előmunkálatai gyorsan haladtak, hiszen a miniszter november 20-ára tűzte ki a vasút hivatalos bejárását.¹⁰⁴⁸ Ezt végül Képesy Árpád miniszteri titkár vezetésével meg is tartották Nezsiderben. A Klein Miklós mérnök által tervezett vonalvezetés elnyerte az érdekeltek tetszését, így a szemle sikeresen és egy esti bankettel zárult.¹⁰⁴⁹

1041 Nezsider–boldogasszonyi helyi érdekű vasút. In: ML, 1893. június 4., 23. szám, 95.

1042 Silberstein Ötvös Adolf (1845–1899) pesti újságíró, kritikus. A Temesvarer Zeitung szerkesztője 1870-től, 1871-től a Pester Lloyd színikritikusa, majd az Ungarischer Lloyd munkatársa. A Pester Journal szerkesztője 1874 és 1880 között. A Petőfi Társaság tagja. In: Magyar Életrajzi Lexikon. <http://mek.oszk.hu/00300/00355/html/ABC13280/13813.htm>. 2014. 02. 25., 15:10.

1043 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1893. július 2., 79. szám, 735. Kis-czell–kapuvár–boldogasszonyi vasút. In: R, 1893. július 9., 28. szám, 3.

1044 Előmunkálati engedély. In: SH, 1893. július 7., 71. szám, 3.

1045 A kis-czell–kapuvár–bánfalvai vasút. In: R, 1893. szeptember 17., 38. szám, 5. A Bruck (Bánfalva) Kapuvár–kis-czelli vasútvonal. In: SH, 1893. szeptember 15., 100. szám, 3.

1046 A kis-czell–kapuvár–pándorfi vasút előmunkálata. In: R, 1893. október 8., 41. szám, 3.

1047 A kereskedelmiügyi m. kir. miniszter által 1893 évi október 1-től december 31-ig kiadott s a – Vasúti és közlekedési közlönyben kihirdetett vasút-előmunkálati, engedélyek jegyzéke. In: VKK, 1894. március 11., 30. szám, 223. Előmunkálati engedély. In: R, 1893. október 29. 44. szám, 5. Előmunkálati engedély. In: SH, 1893. október 29., 115. szám, 4. Előmunkálati engedély. In: ML, 1893. október 29., 44. szám, 180.

1048 Vasút-bejárás. In: ML, 1893. november 12., 46. szám, 188.

1049 Boldogasszony–nezsider vasút. In: ML, 1893. november 26., 48. szám, 196.

A tervezett vonalat maga Moson vármegye új főispánja, Pálffy Vilmos is üdvözölte és a korábban a nezsider–boldogasszonyi szárnyvonalat elvető végrehajtó bizottságnak minden támogatást meg kívánt adni azért, mert szerinte a vicinális „*nemcsak kizárólagosan helyi, hanem egyúttal országos érdekeket lesz hivatva szolgálni*”.¹⁰⁵⁰

Ezalatt Drexler sem tétlenkedett. Az eszterháza–boldogasszonyi vonal nyomjelzési munkálatait elvégeztette 1893 decemberében. A kezdeményezők a két végpont között Pomogyot, Vallát és Szentandrást jelölték ki állomásként. A tervek szerint az előmunkálatok 1894 tavaszára elkészülnek, és még abban az évben átadhatják a HÉV-et a forgalomnak.¹⁰⁵¹

Időközben Silberstein továbbgondolta korábbi elképzelését, és 1894-ben a Kiscellból kiinduló, Pándorfaluig vezetendő helyi érdekű vasútvonalból kiágazólag Vönöcktől Nemesmagasi, Kemeneshögyész, Magyargencs, Egyházaskesző és Várkesző irányába, egészen Marcaltóig kért és kapott egy évre előmunkálati engedélyt a minisztertől gőzmozdonyú vasútra.¹⁰⁵² E vasút fontosságát mi sem jelzi jobban, mint hogy a helyi gabonát a GYSEV vonalán keresztül az osztrák piacokra továbbíthatná, illetve a területen található cukorgyáraknak répát és szenet szállíthatna.¹⁰⁵³ Ez idő alatt Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszter Haller Sándorék korábbi, boldogasszony–nezsideri viszonylatra szóló engedélyét is meghosszabbította egy évvel.¹⁰⁵⁴

Időközben 1894 tavaszára befejeződtek a nyomjelzési munkák Kiscelltől Kapuvárig, és a megbízottak azonnal hozzáláttak a várostól északra eső vonal trasszírozásához is, amely májusra ért véget. Silbersteinék nyárra tervezték egy vasúti végrehajtó bizottság összehívását, az új vasút létesítésével kapcsolatban nagy érdeklődést mutató Vas, Sopron és Moson vármegyék érdekltségével.¹⁰⁵⁵

Majd az Eszterházától Boldogasszonyig vezetendő vicinális tárgyában 1894 nyarán egyeztetések zajlottak a GYSEV előljárói és Drexler között. A vonal bejárása 1894. június 13-án megtörtént.¹⁰⁵⁶ Ezt követően a vasúttársaság vállalta, hogy „*az elsőbbségi részvénnyekre fordítandó pénzszükségletet teljesen fedezi*”, abban az esetben, ha az érdekeltek által megígért hozzájárulások teljes mértékben teljesülnek. A GYSEV a vasúti üzemet is átveszi napi két vonatpár indításával mindkét irányba. Ilyen eredmények után Drexler kérvényezte a miniszternél a vonal műtanrendőri bejárását és a tényleges engedély kiadását.¹⁰⁵⁷

Ez idő alatt Kapuváron június 17-én sor került Silbersteinék kezdeményezésére a Vas, Sopron és Moson vármegyékből érkező érdekeltek gyűlésére. Itt az érintettek nagy érdeklődése és támogatása közepette a kiscell–kapuvár–boldogasszony–pándorfalu vasút tervét vitatták meg, ráirányítva arra a figyelmet, hogy Moson vármegye érdekeinek csak

1050 Főispánunk és a sopron–boldogasszonyi vasút ügye. In: ML, 1893. december 3., 49. szám, 198–199.

1051 Vasúti nyomjelzés. In: ML, 1893. december 31., 53. szám, 219.

1052 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1894. január 24., 10. szám, 59.

1053 Vasúti tervezetek. In: R, 1894. február 11., 7. szám, 4.

1054 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1894. május 18., 59. szám, 439.

1055 A kis-czell–pándorfalu vasút trasszírozása. In: R, 1894. március 18., 12. szám, 3. Kapuvár új vasútja. In: R, 1894. május 27., 22. szám, 1.

1056 Vasútépítés kilátásban. In: ML, 1894. június 24., 25. szám, 99.

1057 Eszterháza–Boldogasszonyi vasút. In: SV, 1894. június 17., 48. szám, 4.

egy Kiscelltől Pándorfaluig megépített HÉV felelne meg.¹⁰⁵⁸ Az értekezleten a korábbi elképzelést azzal módosították, hogy Vitnyéden, Szergény-Agyagoson és Süttörön, illetve Kapuvártól az uradalom Földvár nevű majorján át a Hanságon Valla felé vezetne az új irány.¹⁰⁵⁹ Erre azért volt szükség, mert egyrészt a pálya 5–6 kilométerrel rövidebb lenne így, másrészt elkerülhető az eredeti, Kapuvár–Süttör nyomvonalon szükséges sok áthidalás, nem beszélve arról, hogy a gazdák sem mutattak nagy érdeklődést itt a vasút iránt.¹⁰⁶⁰ A soproni és mosoni helyi sajtó ezután részletesen kielemezte az Eszterháza és Boldogasszony, illetve Kiscell, Kapuvár és Pándorfalu közötti vonalakat. Az előbbi építési költsége 770.000 forint, és a GYSEV – a nagy érdeklődéséből fakadóan – ebből 500.000 forintot hajlandó magára vállalni abban az esetben, ha az érdekeltek a másik részt vállalják. E vonalvezetés támogatói között találjuk az államot, Sopron és Moson megyéket, a Sopron vármegyei cukorgyárakat, az Esterházy hercegi zárgondnokságot, a süttöri és boldogasszonyi főbérnökséget és nem utolsósorban a vasút mentén található összes települést. Mindenképp előnyt jelentett az, hogy egy létező „*elsőrendű*” vasúttársaság, a GYSEV karolta fel a projektet nagy összeggel és egyéb támogatással. Teljesen más volt a helyzet a Kiscell–Kapuvár–Pándorfalu tervezett vonallal. Ennek a várható építési költsége jóval magasabb volt az előbbinél, 4.200.000 forint. E tetemes összeg előteremtése nem kis feladatot rótt volna az engedményesekre, és ebből mindössze 600.000 forint biztosított Sopron és Moson megyéktől, bár a soproni és mosoni sajtó ennek előteremtéséhez is pesszimistán viszonyult. Az érintett településeknek – Pomogynak, Vallának, Téténynek, Szentandrásnak, Boldogasszornak, Féltonynak és Pándorfalunak – mindkét tervezet vállalhatatlanul magas kiadásokat jelentett volna.¹⁰⁶¹ Mind a települések, mind a közbiztonság tehát az olcsóbb megoldást preferálta, de ezzel nem dőlt még el, melyik vonal realizálódhat. A *Sopronvármegye* már 1894 júliusában az Eszterháza és Boldogasszony közötti vonal hamarosan bekövetkező műtanrendőri bejárásáról és a tényleges engedélyezési eljárás megindításáról cikkezett.¹⁰⁶² Majd nem sokkal később „*A fertőszöglet vasútja*” címmel látott napvilágot egy korábban megjelent cikkre reagáló írás egy helyi lakostól a soproni lapban.¹⁰⁶³ Ebben a tervezett kiscell–pándorfalui vasút egyik propagálója keményen bírálta az eszterháza–boldogasszonyi vicinális tervét, mondván, jelentéktelen zsákvonalat hoznának ezzel létre, míg a Kiscellig húzódó HÉV délnyugat és kelet felé utat nyitna a világgpiacra.¹⁰⁶⁴ A „*fertőszögletiek*” ennek ellenére teljes mellszélességgel Drexler koncepciójának támogatói voltak, pusztán racionális okokból, az „olcsósága” miatt.¹⁰⁶⁵ Ezt a későbbiekben a *Mosonvármegyei Lapok*ban megjelent cikk is alátámasztotta, amely feltette azt a kérdést, hogy az „*eszterháza–boldogasszonyi vonal kell-e a Fertőszögnek, vagy semmi, mert eddig azt tartják sokan, hogy a kiscell–pándorfi vonal nem fog létrejönni?*”¹⁰⁶⁶ Ekkor egyértelműen látszott, hogy nincs meg az e vonal építéséhez szükséges finansziális háttér. A helybeliek nagy része is hamar belátta, hogy sokkal könnyebben realizálódhatna

1058 A kis-czell–kapuvár–pándorfi vasút. In: R, 1894. június 24., 26. szám, 1. A „kis-czell–kapuvár–boldogasszony–pándorfi vasút”. In: ML, 1894. június 24., 25. szám, 100.

1059 A kis-czell–kapuvár–pándorfi vasút. In: R, 1894. június 24., 26. szám, 2.

1060 A módosított vasutterv. In: R, 1894. július 1., 27. szám, 2.

1061 Eszterháza–Boldogasszony. In: SV, 1894. június 28., 51. szám, 1–2. Eszterháza–Boldogasszony. In: ML, 1894. július 1., 26. szám, 101–102.

1062 Az eszterháza–boldogasszonyi vasút. In: SV, 1894. július 22., 58. szám, 4.

1063 Eszterháza–Boldogasszony. In: ML, 1894. július 1., 26. szám, 101–102.

1064 Mosonvármegye jövődöbeli vasútja. In: ML, 1894. július 8., 27. szám, 105–106.

1065 A fertőszöglet vasútja. In: SV, 1894. július 26., 59. szám, 1–2.

1066 Az eszterház–boldogasszonyi vasút. In: ML, 1894. július 22., 29. szám, 114.

egy „olcsó”, mint egy „világvasút”.¹⁰⁶⁷ Két irány formálódott ki a későbbi fertővidéki vasút tervezésének és előmunkálatainak ebben a fázisában. Drexler József és támogatói az Eszterháza–Fertőszentmiklós–Boldogasszony irány megvalósulásáért küzdöttek, míg Silberstein Ötvös Adolf és csoportja a Kiscell–Kapunvár–Nezsider–Pándorfalu vonalvezetés mellett agítált, amelyből komoly viták bontakoztak ki.

5.3.3. Kirobbanó érdekháború

A kereskedelemügyi miniszter megbízásából Pulszky Garibaldi királyi főmérnök, Drexler engedményes és Goldstein Henrik GYSEV-es főfelügyelő társaságában, megtartotta az Eszterháza–Boldogasszony vonal előmunkálati felülvizsgálatát 1894. augusztus 13-án. Mivel a főmérnök kivetnivalót nem talált, elrendelte a tervezett vonalnak a következő hónapban történő műszaki-rendőri bejárását.¹⁰⁶⁸ Eközben a nyár végére sem enyhültek az ellentétek a két vonal agitátorai között. A *Sopronvármegye* hasábjain a tervezett kiscell–pándorfalui vonal támogatói négy számon keresztül reagáltak az őket ért kritikára. Véleményük szerint az általuk preferált vonal legfőképp a megtermelt cukorrépa szállítására alapozna, és így a vállalkozás rentábilis lenne. Míg az Eszterházáról Boldogasszonyig vezető vasút ellen leginkább az szól, hogy a Pomogy, Valla, Szentandrás és Boldogasszony határában tervezett állomások 3–5 kilométerre vannak a településektől, tehát meglehetősen távol, ami például egy Sopronba való utazás menetidejét jócskán megnövelné.¹⁰⁶⁹ A kiscell–pándorfalui vonal zászlóvivői felhívták arra is a figyelmet, hogy az Eszterháza és Boldogasszony között létesítendő „szákvonal” mindössze a petőházi cukorgyárra alapozná működését. A hosszabb vonalvezetés viszont több lehetőséget is jelentene egyúttal.¹⁰⁷⁰ A vonal megépítésének magasabb költsége (4.200.000 forint) abból fakad, hogy a Kiscell és Pándorfalu közötti elképzelt vonal 120 kilométeres. Az építési költség összegyűjtését ennek ellenére nem tartják lehetetlen dolognak, nem mellékesen a cukorrépa Sárvárra való szállítása is jövedelmezőbb lenne, mintha Petőházára vinnék.¹⁰⁷¹ A cukorgyár igazgatója nem vette jó néven a vállalatát ért támadást, és azonnal megvédte saját érdekeit, egyúttal felhívta a másik csoport figyelmét arra, hogy a cukorrépát az országban sehol nem veszik drágábban, mint Petőházán.¹⁰⁷²

A nagy viták közepette az illetékes miniszter 1894. szeptember 17-ére tűzte ki az Eszterháza–Boldogasszony vonal közigazgatási bejárását.¹⁰⁷³ Ezt nagy érdeklődés kísérte Moson és Sopron vármegyében is. Ezt követően még ugyanebben a hónapban a félszerfalvi, nagycentki, cinalvi és petőházi cukorgyár tulajdonosai és részvényesei egy értekezletet tartottak, ahol az a döntés született, hogy bizonyos feltételek mellett a törzsrészvények jegyzéséhez

1067 Vasútvonal Eszterházától Boldogasszonyig. In: ML, 1894. július 29., 30. szám, 119–120.

1068 Az eszterháza–boldogasszonyi vasut. In: SV, 1894. augusztus 19., 66. szám, 4. Az eszterháza–boldogasszonyi vasútvonal felülvizsgálata. In: ML, 1894. augusztus 26., 34. szám, 136.

1069 Eszterháza–Boldogasszony. In: SV, 1894. augusztus 23., 67. szám, 2–3.

1070 Kiscell–Pándorf. In: ML, 1894. augusztus 12., 32. szám, 126.

1071 Eszterháza–Boldogasszony. In: SV, 1894. augusztus 26., 68. szám, 3. Eszterháza–Boldogasszony. In: ML, 1894. augusztus 19., 33. szám, 129–130.

1072 Válasz Róth I. „Kisczell–Pándorf” című cikkére. In: ML, 1894. augusztus 26., 34. szám, 134–135.

1073 Az eszterháza–boldogasszonyi vasut. In: SV, 1894. szeptember 2., 70. szám, 4. Az eszterháza–boldogasszonyi vasut. In: R, 1894. szeptember 8., 37. szám, 4.

100.000 forinttal járulnak hozzá. E vállalatok a terület – különben virágzó – cukoriparát kívánták a létesítendő vasútvonalon keresztül még inkább fellendíteni, míg Sopron városa iparának és kereskedelmének növekedését várta ettől.¹⁰⁷⁴ A *Rábaköz* hasábjain, 1894 őszén azonban vészjóslo hírek jelentek meg. A kapuváriak először is a vármegyék egyre inkább lanyguló érdeklődését bírálták, majd felmerült egy Kapuvár és Kiscell közötti vonalrész megépítését preferáló elképzelés. Ennek főbb okai között szerepelt, hogy ez lényegesen olcsóbb is lenne, ez a terület jobban is érdeklődik a vicinális iránt, illetve a GYSEV már meglévő vonalán keresztül is el lehetne jutni Bécsbe, nem szükségeltetne így egy pándorfalui összeköttetés.¹⁰⁷⁵ A kereskedelemügyi miniszter mindeközben újból egy évvel meghosszabbította Drexler Józsefnek az Eszterháza–Fertőszentmiklós és Boldogasszony között létesítendő gőzmozdonyú helyiérdekű vasútra vonatkozó előmunkálati engedélyét.¹⁰⁷⁶ Időközben, 1894. november 15-én a kiscell–kapuvár–pándorfalui irány „engedményesei” a kapuvári takarékpénztár épületében vasúti értekezletet tartottak, ahol további viták alakultak ki a vonalvezetést tekintve, végül a megegyezés után következhetett a politikai bejárás.¹⁰⁷⁷ A kapuvári vasúti bizottság 1895. február 3-án ülést tartott a vár egyik helyiségében. Berg üdvözlése után Kalin főmérnök bemutatta a legújabb nyomjelzési térképet. Ez aggodalomra adott okot a helyi gazdák körében, mondván, a vonal túlzottan feldarabolta volna Kapuvár és Veszvény között a földterületeket. Berg hamar megnyugtatta a gazdákat, hogy a közigazgatási bejárás alkalmával figyelembe veszik véleményüket. Az értekezlet végül arról döntött, hogy Silbersteinnek és érdekcsoportjának Sopron vármegyéhez intézett 108.000 forintos támogatási kérvényét támogatja.¹⁰⁷⁸

Még mindig nem tisztázódott 1895 elején, melyik vonalvezetéssel valósulhat meg a vasút. Bár a közvélemény nagyobb részben a Fertő tó keleti partján vezetendő HÉV-et támogatta, a kiscell–kapuvár–pándorfalui vicinalist preferáló Silberstein „engedményes” és csoportja – Kapuvárral és számos érdekelttel a háta mögött – egyáltalán nem volt vesztes pozícióban.¹⁰⁷⁹

Látható, milyen komoly érdekháború bontakozott ki a végleges vonalvezetés meghatározásával kapcsolatban. Mindkét csoport megvívta a maga harcát a vasútért, és az érintett települések sem kívántak engedni az eredeti elképzeléseikből. A két „engedményes” mögött azonban nem állt tényleges tőke, viszont a vicinális csak akkor valósulhatott meg, amikor egy olyan személy is feltűnt a színen, aki pénzával és befolyásával eldönthette a végleges irányt.

1074 Az eszterháza–boldogasszonyi vasút. In: SV, 1894. szeptember 6., 71. szám, 4.

1075 Vasút tervek. In: R, 1894. szeptember 23., 39. szám, 1.

1076 Előmunkálati engedély. In: SV, 1894. október 14., 82. szám, 5. Engedély meghosszabbítás. In: R, 1894. szeptember 14., 42. szám, 3.

1077 Vasúti értekezlet. In: R, 1894. november 18., 47. szám, 3.

1078 Vasutervünk ügye a vármegyén. In: RH, 1895. február 24., 9. szám, 1–2. A czell–kapuvár–pándorfalui vasút. In: RH, 1895. február 10., 7. szám, 1.

1079 Kis-Czell–Kapuvár–Pándorf. In: SH, 1895. február 24., 46. szám, 3.

5.3.4. A végleges vonalvezetés kiformalódása a nagy viták és érdekharok közepette

Míndeközben megjelent egy új személy. Radó Kálmán Vas vármegyei főispán és répcelaki földbirtokos előmunkálati engedélyt kapott a kereskedelemügyi minisztertől a sopron–pozsonyi vonalra. Ez Silberstein elképzelésének komoly konkurenciát jelentett, mivel gyakorlatilag párhuzamosak voltak egymással. Radó mellett szólt az a későbbiekben, hogy jelentős pénzügyi háttérrel rendelkezett, hiszen a Budapesti Bankkegyesület Rt. és a Münchener Localbahn Actionsgesellschaft is mögötte állt.¹⁰⁸⁰

Míndeközben a helyi sajtóban megjelent cikk a kiscell–kapuvár–pándorfalui vonal hibájának Kapuvár érintését titulálta, és a szerző szerint Iván, Pusztacsalád és Fertőszentmiklós érintése sokkal célravezetőbb lett volna.¹⁰⁸¹ Radó az említett engedély átvétele után azonnal levelet intézett Pogány József Moson vármegyei alispánhoz, hangoztatva ebben, hogy e vasút közgazdaságilag mennyire fontos lenne a területnek, egyúttal a vármegye anyagi támogatását is kérte terve megvalósulásához.¹⁰⁸² Nem kellett sokat várni egy új vasúti terv napvilágra kerülésére. Radó Kálmán és érdektársai egy évre megkapták az előmunkálati engedélyt az illetékes minisztertől a Kiscell állomásból kiinduló Keme-nesszentmártonon, Vönöckön, Kenyerin, Kecskéden, a Rába folyón áthaladva Nick mellett, a Pozsony–szombathelyi HÉV-et keresztezve Récelakon, a Répécén áthaladva Répceszemerén, Ivánon, Pusztacsaládon, Fertőszentmiklóson, Eszterházán, Pomogyon, Vallán, Szentandrásán, Boldogasszonyon, Barátfalván, Gáloson, Vedenyén át egészen Pándorfaluig vezetendő helyi érdekű vasútra.¹⁰⁸³ Ez gyakorlatilag a későbbi Fertővidéki HÉV vonalvezetésének felelt már meg. Az arany középutas megoldás a soproniak aggodalmát váltotta ki attól tartva, hogy az új vonal negatív hatással lehetne városuk különben is stagnáló kereskedelmére.¹⁰⁸⁴ Radó az engedély átvétele után azonnal levelet intézett a soproni alispánhoz, kiemelve, hogy a miniszteri hozzájárulás egyúttal kifejezte a tervezett vonal közgazdasági szükségességét az illető vidék és a vármegye számára.¹⁰⁸⁵ Majd a kereskedelemügyi miniszter Radóra ruházta át a korábban Haller Sándornak és érdektársainak adott előmunkálati engedélyt Boldogasszonytól Nezsiderig, és meghosszabbította egy évvel.¹⁰⁸⁶ A kapuváriak a hír hallatán aktivizálódtak és céljuk volt, hogy a GYSEV fővonalát keresztező új vasút állomása Kapuvár maradjon.¹⁰⁸⁷ Neutra Mór építési vállalkozó vezetésével a Kapuvár és Veszvény közötti rész mielőbbi trasszírozása is napirendre került, hogy a vállalat kérvényezhesse a kormánytól a politikai bejárást, illetve ősszel megkezdődhessen az építkezés.¹⁰⁸⁸ A helyi lobbieredményeként elkönnyelhették, hogy a mezőváros 40.000 forinttal, Berg és érdektársai 21.200 és a zsidó hitközség további

1080 Lovas 1998, 30., Előmunkálati engedély. In: SH, 1895. április 10., 83. szám, 3.

1081 Vasút-tervezések. In: SH, 1895. április 18., 89. szám, 1.

1082 MmL, AI 366. Budapest bankkegyesület részvény-társaság. Nagyságos Alispán Úr! 1895. április 27.

1083 SL, SVA 49. A kereskedelemügyi m. kir. Minister 21647. számú 95. rendelete. MmL, AI 366. A kereskedelemügyi m. kir. Minister 21647. számú, 95. rendelete. 1895. április 11., Uj vasúttver. In: SH, 1895. április 18. 89. szám, 3.

1084 Vasútépítési ügyek. In: SH, 1895. április 19., 90. szám, 3.

1085 SL, SVA 49. Budapesti bankkegyesület Részvény-Társaság. Nagyságos Alispán Úr! 1895. április 17.

1086 Előmunkálati engedély. In: SH, 1895. május 5., 104. szám, 3.

1087 Kisczell–Kapuvár–Pándorf. In: ML, 1895. április 14., 15. szám, 63.

1088 A kis-czell–kapuvár–pándorfai vasút. In: RH, 1895. április 14., 16. szám, 1.

4000 forintos részvényjegyzéssel járult hozzá a vonalhoz.¹⁰⁸⁹ Kapuvár azzal a feltétellel szavazta meg ezt az összeget, hogy a város közelében külön vasútállomásuk legyen. Ennek helyéről azonban csak a közigazgatási bejárás alkalmával döntettek.¹⁰⁹⁰

Az előnyösebb vonalvezetéssel kapcsolatban több cikk is megjelent a helyi sajtóban. Először meglehetősen pesszimistán írtak Radó új elképzeléséről, mondván, a Kapuvár helyett Eszterházára történő irányváltás semmilyen előnnyel nem járna, hiszen a két település közötti terület meglehetősen silány.¹⁰⁹¹ Moson vármegye közben a létesítendő vonalra 40.000 forintot szavazott meg.¹⁰⁹² A kapuváriak ennek hallatán még inkább aktivizálódtak, és Berg Gusztáv helyi nagybérlő értekezletet hívott össze annak érdekében, hogy Sopron vármegye főispánjához, közigazgatási vezetőjéhez és az alispánhoz a vasúterv finanszírozása tárgyában küldöttséget szervezzen. A cél egy 1895 májusában lefolytatandó közigazgatási bejárás volt.¹⁰⁹³ Ekkor Silberstein Moson vármegye törvényhatóságához fordult levélben, hogy világosan kiderítse, kinek szavazták meg korábban a 40.000 forintot.¹⁰⁹⁴ Együttal kérte a testületet a kapuvári vonalvezetés támogatására.¹⁰⁹⁵ Amikor május 2-án Kovács Antal főszolgabíró temetésére Simon Ödön soproni főispán és Baán Endre alispán Kapuvárra látogatott, Baditz Lajos közigyűző vezetésével egy küldöttség a díszvendégeket a kiscell–kapuvár–pándorfalui vasút ügyének támogatására kérte, fejtegetvén nekik az általuk preferált irányvonal szükségyszerűségét a település felvirágzása szempontjából.¹⁰⁹⁶ Egy nappal ezután megjelent egy Kapuvár mellett a termékeny Répce-vidéknek vasúttal való ellátását hangsúlyozó cikk. Ezt a szerző azzal indokolta, hogy a vasúton keresztül „Sopron vármegyének egy terjedelmes és produktív vidékét kiengedjék a gazdasági sínlődés szomorú állapotából”.¹⁰⁹⁷ A kapuvári lakosok rossz néven vették, hogy a vonal nem érinti őket.¹⁰⁹⁸ E kritika ellenére Silberstein igyekezete részeredményre vezetett, hiszen a kereskedelemügyi miniszter elrendelte 1895. június 20-ától a kiscell–kapuvár–pándorfalui tervezett vonal politikai bejárását, amellyel – úgy tűnt – nagy lépést tesznek e vicinális megvalósulásának irányába.¹⁰⁹⁹

Ezt követően 1895. május 9-én délután Sopronban összeült a vicinális vasutak támogatásáról is tárgyaló vármegye törvényhatósági bizottsága. Simon Ödön főispán felszólalásában arra hívta fel a figyelmet, hogy csak a vármegyei összerdekekre nézve kedvező hatású vonal megépítését szabad támogatni. Továbbá kizárólag a Sopronba összefutó vasutak élvezhetnek prioritást, így csak egy esetleges sopron–kiscelli vagy sopron–ruszt–pándorfalu–pozsonyi vicinális. A főispán külön kitért egy, az egyes társaságok közötti,

1089 Kapuvár a vasutért. In: RH, 1895. április 21., 17. szám, 1–2., a kis-cell–kapuvár–parndorfi vasutvonalra. In: SH, 1895. április 19., 90. szám, 3.

1090 Vasút-ügyünk I. In: RH, 1895. április 28., 18. szám, 1–2.

1091 Melyik? In: SH, 1895. április 23., 93. szám, 2.

1092 A kiscell–parndorfi. In: SH, 1895. április 27., 97. szám, 1.

1093 A kis-cell–kapuvár–pándorfalui vasut. In: SH, 1895. április 30., 99. szám, 3. MmL, AI 366. Kereskedelemügyi m. kir. Miniszter 21647. számú rendelete, 1895. április 10.

1094 MmL, AI 366. Mélyen tisztelt Törvényhatóság! 1895. április 27.

1095 A kapuváriak vasutja. In: SH, 1895. május 2., 101. szám, 1–2.

1096 Vasút-ügyünk. In: RH, 1895. május 5., 19. szám, 2. A kapuváriak vasutgye. In: SH, 1895. május 4., 103. szám, 2–3.

1097 A Répce-mellék. In: SH, 1895. május 10., 108. szám, 1–2.

1098 Uo.

1099 A kiscell–kapuvár–pándorfalui. In: ML, 1895. június 23., 25. szám, 105. Vasutunk politikai bejárása. In: RH, 1895. május 12., 20. szám, 3. A kis-cell–kapuvár–parndorfi. In: SH, 1895. május 10., 108. szám, 3. Vasut bejárás. In: ML, 1895. június 16., 24. szám, 100.

„a mostani semmi esetre sem egészséges versengést” a községek bevonásával felszámoló vasúti bizottság megalakítására. A résztvevők egyenként más és más vonalvezetést preferáltak volna, így az alispán javaslatára egyelőre a Sopront érintő vicinálisokat támogatták.¹¹⁰⁰ Nem sokkal később a *Soproni Hírlap* a vármegyei közgyűlés május 27-ei ülésének egyik legfontosabb döntését vetítette előre, ahol a közutak és a tervbe vett vicinálisok megépítése tárgyában 250.000 forintnyi kölcsön megszavazása kerül napirendre. A cikk szerzője a terület virágzó agráriumáról írt, amely csak fokozható lenne a vasutakon keresztül. A vármegye minden életképes vonalat támogatni fog saját erejéhez mérten.¹¹⁰¹ A törvényhatósági bizottság e közgyűlése hozzájárulását adta a 250.000 forintos kölcsön felvételéhez, és az alispánt bízták meg annak felhasználásával.¹¹⁰²

Mivel igazából nem született vármegyei szinten megállapodás a vonalvezetésről, tovább folytak a találgatások. A soproni helyi sajtóorgánum nem sokkal később egy, a vármegyét kritizáló levelet közölt. Ebben a szerző megkérdőjelezte a vármegyének a vonalvezetés döntésében való kompetenciáját, mivel csak csekély összeggel járulna ahhoz hozzá. Hangsúlyozta továbbá, hogy ebben csak a helyi társadalom, az egyes községek lehetnek illetékesek, akiknek az életét és mindennapjait meghatározhatja az új vicinális. Simon Ödön főispán elképzeléseire reflektálva leírja, hogy a kapuváriak a Kiscellből Sopronba vezetendő vonalra nem adnak pénzt, hiszen ők Pándorfaluig tervezik a vasutat. A cél, hogy minden megyének és minden járásnak legyen vasútja és ezt a vármegye a lehetőségeihez mérten támogassa.¹¹⁰³ Továbbra is nagy volt a bizonytalanság mindenki részéről a kiépülő HÉV-ek irányát és támogatását illetően.

Majd Silberstein Ötvös Adolf egy cikkel reagált a Répce-vidéki lakosság részéről elhangzó, Kapuvárt ért támadásra, miszerint csak ők profitálnának a kiscell–kapuvár–pándorfalui vasútból. Az „engedményes” hosszasan taglalta e vonalvezetést és a kapuvári irány legitimitását. A városból indult ki az egész mozgalom, és az áldozatképes és vagyonos központ Fertőszentmiklóssal és – nem utolsósorban – a Répce-vidékiekkel ellentétben nagy érdeklődést mutatott a projekt irányába.¹¹⁰⁴ Tovább folytak a fejtegetések, melyik vicinális fog megépülni. Az mindenki számára evidencia volt, hogy az egyik megépülése esetén a másik projekt meghiúsul, és az is, hogy Sopronvármegye támogatja a vasutakat.¹¹⁰⁵ Mindeközben Silberstein koncepciója előnyre tett azzal, hogy a Fertő tó keleti partján húzódó települések szubvenciókat szavaztak meg erre a vonalra. Boldogasszony községi közgyűlése 30.000 forint törzsrészvényjegyzésről döntött, de a helyi takarékpénztár 7000, míg az izraelita hitközség és egyes magánemberek 15.000 forinttal járultak hozzá a tervezett vonalhoz. A „hercegi nagybérlő” további 80.000, Gálos 30.000, Valla 10.000 forintot különített el erre a célra. Moson vármegye az „engedményes” reménye szerint kilométerenként 2000 forinttal támogatta elképzelését. Az említett községek óhajként

1100 Közúti hálózat, vasutak. In: SH, 1895. május 11., 109. szám, 2.

1101 250.000 forint. In: SH, 1895. május 12., 110. szám, 1.

1102 SL, SVA 49. Sopronvármegye törvényhatósági bizottsága Sopronban, 1895 évi május 27 én tartott rendes közgyűléséről felvett jegyzőkönyv.

1103 Vasúti tervek. In: SH, 1895. május 14., 111. szám, 1–2.

1104 A kapuvári vasut. In: SH, 1895. május 16., 113. szám, 1–2.

1105 Vasutaink ügye. In: SH, 1895. május 18., 115. szám, 1–2.

megfogalmazták, hogy a vonal Kapuváron keresztül érje el Mosont.¹¹⁰⁶ Ennek indokai között szerepelt, hogy a már felsorolt települések itt, a Rábaközben és a mezővárosban megtalálják az eladásra és vételre fejlett piacot, üzleteket, gyárakat, malmokat és vásárokat. Továbbá a vasút felsőfokú tanintézetével is összekapcsolná a helységet, ami a közművelődés felvirágzását alapozhatná meg.¹¹⁰⁷ Silberstein irányának támogatói részéről tehát nemcsak gazdasági, hanem társadalmi igények is megfogalmazódtak a leendő vonallal kapcsolatban.

Ezt követően az 1895. május 31-én Sopronban tartott városi közgyűlésen, annak ellenére, hogy a kiscell–kapuvár–pándorfalvai vasút érdekeltsege felhívást intézett a fórum irányába az általuk preferált vonalvezetés tárgyában, újabb elképzelés merült fel. Finck János, a város polgármestere a vasúti bizottság javaslatát megfontolandóan terjesztett elő egy, a városa szempontjából sokkal kedvezőbb, Kiscellből Pinnyére, onnan Sopronba irányuló vonalat.¹¹⁰⁸ Az új terv kedvező fogadtatásra talált és a városi közgyűlés támogatta a javaslatot, miszerint Radót felkéri vonalvezetésének módosítására Kiscellből Pinnye, onnan Sopron irányába, és ezzel egyúttal 100.000 forinttal támogatták az új koncepciót.¹¹⁰⁹ Közben napvilágot látott a *Soproni Hírlapban* egy, a vasutakat a „magyarság terjesztői”-ként meghatározó, érdekes cikk. Itt kiemelendő a soproni és mosoni német ajkú lakosság, amely a vasúton keresztül került közvetlen kapcsolatba magyar nyelvű területekkel. Nem mellékesen a magyar ajkú Rábaköz Mosonnal vasúton való összekötése tovább szolgálná ezt az ügyet.¹¹¹⁰ Egyértelmű, hogy a kötőtpályás közlekedési eszköz megépítése komoly társadalmi hatással is bírna e területen.

Majd a tervezettnél megfelelően, a kiscell–kapuvár–pándorfalvai vonal közigazgatási bejárására 1895. június 20-án 9 órától kezdődően Kiscellből kiindulva került sor az érintett településeken.¹¹¹¹ Az illetékes miniszter Vértessy Kálmán titkárt és Spányi Kálmán műszaki tanácsost jelölte ki a feladatra, illetve Hegedüs Gyula királyi mérnök is velük tartott.¹¹¹² A bejárás közbeni tudósítás arról számolt be, hogy Beleden Sopron vármegye alispánja, Baán Endre is megjelent, illetve nagy volt az érdeklődés az illető vidéken a vasút iránt.¹¹¹³ A hivatalosan megjelentek útkiöltését Silberstein Adolf „engedményesnek” kellett fizetnie.¹¹¹⁴ A cselekmény 1895. június 25-én Nezsiderben sikeresen befejeződött. Ezt követően a részt vevő mintegy 30 község elöljárói egy sürgönyben kérték Dániel Ernő kereskedelemügyi minisztert a vasút támogatására és mielőbbi megépítésére.¹¹¹⁵ Időközben az „engedményes” a kapuvári vonalvezetésnek egy újabb előnyére is felhívta a figyelmet, miszerint a város hadászati szempontból is fontos élelmezési csomópont lenne.¹¹¹⁶ Silberstein és Radó nyilvános harca azonban még korántsem ért véget. A kiscell–

1106 Készülő vasút. In: SH, 1895. május 28., 122. szám, 2. Vasutunk ügye. In: RH, 1895. május 26., 22. szám, 3.

1107 Községeink és a vasút. In: RH, 1895. május 19., 21. szám, 2–3.

1108 Megyei közgyűlés és vasutaink. In: RH, 1895. május 26., 22. szám, 1., Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára. IV. B/1401/A. Sopron Város Törvényhatósági Bizottságának iratai, a jegyzőkönyvek, 1895. május 30.

1109 Városi közgyűlés. In: SH, 1895. május 31., 125. szám, 2.

1110 Vasutaink, mint a magyarság terjesztői. In: SH, 1895. június 2., 127. szám, 2–3.

1111 A kis-czell–kapuvár–pándorfalvai vasút. In: RH, 1895. június 23., 26. szám, 2., SL, SVA 49. 32891

1112 A kis-czell–kapuvár–pándorfalvai vasút. In: SH, 1895. június 16., 137. szám, 3., SL, SVA 49. Hegedüs Gyula kir. mérnök, hivatalfőnök utazási számlája.

1113 A kis-czell–kapuvár–pándorfalvai vasút közigazgatási bejárása. In: RH, 1895. június 29., 27. szám, 1–2. A kis-czell–kapuvár–pándorfalvai vasút. In: SH, 1895. június 25., 144. szám, 3.

1114 SL, SVA 49. Sopronvármegye alispánjától.

1115 Kis-Czell–Kapuvár–Pándorf. In: SH, 1895. június 27., 146. szám, 3.

1116 A bejáró bizottság Nezsiderben. In: RH, 1895. június 29., 27. szám, 3.

kapuvár–pándorfallui vonal „engedményese” a *Soproni Hírlap* és a *Rábaköz* hasábjain is¹¹¹⁷ bizonygatta, hogy nemcsak Radó, hanem mögötte is egy komoly pénzcsoport áll. Itt Silberstein arra utalt, hogy Magyarországon a kereskedelmi, agrár- és ipari, illetve külföldön brüsszeli, bázeli, berlini és bécsi bankok és bankárok támogathatják őt.¹¹¹⁸ A Radó által vizionált HÉV irányát illetően fenntartásainak adott hangot azzal kapcsolatban, hogy az a GYSEV vonalát Eszterháznál keresztezi. „*Mint csomó- és gócpontot a népes és jó Kapuvárt választottam, míg Kegyelmséged éppen e népes és jó magyar gócpontot elkerülvén, Eszterházát, melynek csak gyönyörű palotája van, de népe nincs, választotta központul.*”¹¹¹⁹ Időközben miután a nyolcnapos közigazgatási bejárás sikeresen befejeződött, Silberstein felszólította konkurensét a „*harc*” befejezésére, mivel az általa preferált vicinális tervét „*minden irányba helyesnek, kivihetőnek, gyümölcsözőnek, lokális és közszükségletnek teljesen megfelelőnek, nemzeti szempontból kívánatosnak, hadászati szempontból elkerülhetetlennek ítélték*”.¹¹²⁰ Majd Neutra Mór 3 további mérnökkel Kapuvárra érkezett, hogy a politikai bejárás alkalmával a községek által előirányzott változtatásokat kiigazítsa. Ebben a pillanatban egyértelműen a Silberstein által képviselt koncepció állt nyeresre, és úgy tűnt, hogy ők akár már júliusban megkaphatják a végleges építési engedélyt,¹¹²¹ de Radó Kálmán ezt nem hagyta annyiban.

Ezt követően Radó rendkívül jó politikusként Sopront a saját oldalára állította, hiszen szerintük Silberstein egyáltalán nem vette figyelembe városuk igényeit. Ráadásul Radó ekkor már a GYSEV elnöke volt, mivel 1895. június 17-én, Erlanger Viktor báró lemondása után ő vette át a helyét.¹¹²² A célja volt az ezen a vidéken létesülő vasutak egy vállalatba történő integrálása.¹¹²³

Ekkor Kapuvár és Sopron között is egy valóságos viaskodás robbant ki a vonalvezetés tárgyában. Mindkét település egyértelműen a saját maga primátusát hangsúlyozta a kérdésben.¹¹²⁴ A soproniak elsőbbségüket többek között a híres téglájukkal, borukkal, szeszes italaikkal és még számos gyáripari termékükkel indokolták, és remélték a mielőbbi, számukra kedvező döntést.¹¹²⁵ Közben Moson vármegye is határozott a kérdésben. Silberstein, a mosoni törvényhatósághoz intézett levelében arra kérte a testületet, hogy a mielőbb kiépülő vonalat támogassák, és ne személyi kérdéseket vegyenek figyelembe.¹¹²⁶ A Moson vármegyei választmányi gyűlésen ezalatt megszavazták, hogy a kiscell–pándorfallui vasútra 60.000 forintot előlegeznek „*az utaláp terhére a törzsrészvényekért*”.¹¹²⁷ A július 17-én megtartott mosoni törvényhatósági bizottsági ülésen az is világosan kiderült, melyik vonalvezetést részesítik előnyben. Radó elképzelése mellett tették le végül mégis a voksukat, mivel az a Fertő tó keleti partján fekvő összes települést érintette, és akkor úgy tűnt,

1117 Radó és a vasutunk. In: RH, 1895. június 29., 27. szám, 1.

1118 A Kis-Czell–Kapuvár–Pándorfi vasut. In: RH, 1895. július 7., 28. szám, 2.

1119 Felelet Radó Kálmánnak. In: SH, 1895. július 3., 150. szám, 1–2.

1120 Uo.

1121 Vasutunk. In: RH, 1895. július 7., 28. szám, 2.

1122 Kubinszky 1958, 164. A Gy. S. E. vasut új elnöke. In: RH, 1895. június 23., 26. szám, 3.

1123 A vasuti kérdés és Sopron I. In: SH, 1895. július 7., 154. szám, 1.

1124 A vasuti kérdés és Sopron II. In: SH, 1895. július 9., 155. szám, 1.

1125 A vasuti kérdés és Sopron III. In: SH, 1895. július 14., 160. szám, 1–2. A vasuti kérdés és Sopron IV. In: SH, 1895. július 20., 165. szám, 1.

1126 Vasutunk. In: RH, 1895. július 14., 29. szám, 3., MmL, AI 366. Tekintetes Törvényhatóság! 1895. július 8.

1127 A kis-czell–pándorfi h. é. vasútnak. In: ML, 1895. július 7., 27. szám, 114.

hogy az „engedményes” építheti ki a sopron–pozsonyi vicinális is.¹¹²⁸ Emellett jelzésértékű volt, hogy Valla, Szentandrás, Gálos, Védény, Tétény és Nezsider 600 aláírással tiltakozott „az excellenciás” vasút ellen.¹¹²⁹ Radó a tervére másfél év haladékot kapott, Silberstein már 1895-ben elkezdte volna az építést, így a társadalom egy része úgy érezhette, hogy a közérdek csak másodlagos szerepet játszott a végleges iránykijelölésben.¹¹³⁰ A döntés okai Radó személyiségében és tekintélyében keresendők, így végül Moson vármegye az ő vonalvezetését propagálta.

Közben a Sopron által felvetett kiscell–pinnye–soproni vonallal kapcsolatban Radó Kálmán az érintettek tudára hozta, hogy ezt a tervet sem közlekedési, sem finansziális okokból nem lehet elfogadni, sőt, a város érdekei gyakorlatilag a GYSEV vonalába egy Fertőszentmiklósnál való beágazás esetén is érvényesülnének. Kérte egyúttal, hogy a közgyűlés a pálya Pinnye felé való vezetését vesse el. A testület Radó kritikáját jogosnak vélte, és a fertőszentmiklósi irányt elfogadta.¹¹³¹

Ezt követően sem lankadt a Radó és Silberstein közötti vita a végleges döntésig, és az utóbbi tovább folytatta a főispán koncepciójának nyílt színi kritizálását. A kiscell–kapuvár–pándorfallui HÉV „engedményese” legfőbb indokként azt emelte ki, hogy a sopron–pozsonyi vonallal létrejön a kapcsolat úgyis e két város között, így felesleges a Fertő tó keleti partján keresztül is összekötni a településeket. Továbbá hangsúlyozta, hogy bár Sopronnak nem használna a kapuvári vonalvezetés, de nem is ártana, sőt, a soproni cukorgyár profitálhatna is a Rába-vidék cukorrépa-termelésének odaszállításából.¹¹³² Időközben a *Soproni Hírlap*ban is megjelent egy fejtegetés „*Mit írjunk?*” címmel a véget nem érő vitával kapcsolatban. A közvélemény számára egyre unalmasabbá vált a „*Radó contra Silberstein*” csatározás. A legtöbb lakos számára mindegy volt a vonalvezetés, csak legyen már vasút.¹¹³³

Majd Radó Kálmán 1895. július 20-án Sopron városába érkezett, hogy a törvényhatósági bizottsággal tárgyalásokat folytasson a vasútja kiépítése és az arra megszavazott 100.000 forintos támogatás ügyében.¹¹³⁴ A tárgyalások megkezdése után a felek egy híron pendültek, tehát hamarosan megegyezés volt várható.¹¹³⁵ Eközben a sopron–pozsonyi vasút ügye megfenekleni látszott, ennek ellenére a kiscell–eszterháza–fertőszentmiklós–soproni vonal építésére Sopron város közgyűlése kis többséggel 1895 júliusában 100.000 forint helyett 150.000-et szavazott meg, remélvén annak minél korábbi realizálódását.¹¹³⁶ Az okok között a magas építési költségek és a vulkapordány–kismarton–pándorfallui vonal esetlegesen Pozsonyig való meghosszabbítása szerepeltek.¹¹³⁷ A kocka fordulni látszott.

1128 MmL, AI 366. Moson vármegye Köztörvényhatósági bizottságának 1895. évi július hó 17-én Magyar Óvárott évnegyedes rendes üléséről vezetett jegyzőkönyv.

1129 Vasúti hír. In: RH, 1895. augusztus 4., 31. szám, 2–3., Az excellenciás vasut. In: RH, 1895. augusztus 11., 32. szám, 3.

1130 A kis-czell–pándorfallui vasut. In: RH, 1895. augusztus 11., 32. szám, 2.

1131 Rendkívüli közgyűlés a városnál. Radó Kálmán válasza. In: SH, 1895. július 12., 158. szám, 2.

1132 Felelet egy kérdésre II. In: SH, 1895. július 16., 161. szám, 1.

1133 Mit írjunk? In: SH, 1895. július 18., 163. szám, 2–3.

1134 Ülés vasutügyben. In: SH, 1895. július 19., 164. szám, 3.

1135 Értekezlet a kis-czell–soproni vasut ügyében. In: SH, 1895. július 25., 169. szám, 3.

1136 Nekrológ. In: SH, 1895. július 27., 171. szám, 1. A vasut ügye. In: SH, 1895. július 27., 171. szám, 2.

1137 Városi közgyűlés. A vasut ügye. In: SH, 1895. július 27., 171. szám, 1.

Silberstein elképzelését Vas vármegye állandó választmánya is elutasította, és a neki szánt támogatást felfüggesztette, annak ellenére, hogy korábban már 25.000 forintot megszavaztak e célra.¹¹³⁸ A téves híreszteléssel ellentétben – amit Silberstein és érdektársai terjesztettek – a Vas vármegyeiek által preferált irány innentől kezdve a kiscell–eszterháza–fertőszentmiklós–soproni vonal lett, amely döntés mögött egyértelműen Radó személye állt. Moson vármegye részéről szintén e viszonylatban született támogató nyilatkozat. Ezt az ötletet anyagilag támogató települések, így Gálos, Barátfalva, Nezsider és Védeny az illetékes törvényhatósági bizottsághoz küldték.¹¹³⁹ Eközben az érintett szakasz (Kiscell–Fertőszentmiklós) előmunkálatai rohamos gyorsasággal folytak, és ennek eredményeként a közigazgatási bejárás is lassan előtérbe került.¹¹⁴⁰ A kiscell–fertőszentmiklós–boldogasszonyi vonal előmunkálatai 1895 augusztusának végére befejeződtek, aminek értelmében Radó benyújtotta a kérvényét a miniszterhez a szakasz közigazgatási bejárására.¹¹⁴¹ Silberstein azonban továbbra is úgy gondolta, van legitimitása az általa preferált vonalvezetésnek. Ennek ellenére – alternatívaként –, az 1894-ben megkapott előmunkálati engedélye nyomán, a kiscell–vönöck–marcaltói vonal terveit és költségvetését is benyújtotta a miniszterhez, bízva abban, hogy még 1895-ben megkapja az ezzel kapcsolatos építési engedélyt.¹¹⁴² Emellett a kiscell–kapuvár–pándorfalui vicinális költségvetésének revíziójával is foglalkozott a minél előbbi engedélyezési tárgyalás kitűzése érdekében.¹¹⁴³ Az ebben megfogalmazott legfőbb indoka, hogy az elkészülő vonalat a társaság érdekeit is szolgáló MÁV kezelésébe bocsátja.¹¹⁴⁴

Majd Radó vonalának közigazgatási bejárása különböző okokból – így például nemzeti gyász – kitolódott.¹¹⁴⁵ A kereskedelemügyi miniszter aztán Náday Aladár titkár vezetésével 1895. szeptember 23-án reggel 9 órai kezdettel a kiscelli városháza ülésterméből kiindulón elrendelte a cselekményt.¹¹⁴⁶ A procedúra nem zajlott le atrocitások nélkül. Berzsényi Dezső kiscelli ügyvéd több társával együtt tiltakozást jelentett be már az első napon Radó terve ellen, aminek kérték a jegyzőkönyvbe való felvételét, de erre végül nem került sor.¹¹⁴⁷ Boldogasszony és vidékének 68 előkelő nagybirtokosa és kereskedője tiltakozását kifejezve 27-én a kiscell–eszterháza–fertőszentmiklós–pándorfalui irány ellen kérvényt nyújtott át Nádaynak.¹¹⁴⁸ A tervezett aktus 28-án végződött Nezsiderben, de miután a nezsider–boldogasszonyi, illetve a fertőszentmiklós–nezsideri szakasz közigazgatási bejárására már 1893-ban és 1894-ben sor került, így csak ebben a viszonylatban a megváltozott részeket vonták be az eljárásba.¹¹⁴⁹ Radónak volt igazulnivalója, hiszen még a tervezett procedúra

1138 A Silberstein-Ötvös-féle vasuttern. In: SH, 1895. augusztus 6., 179. szám, 3.

1139 A kis-cell–soproni vasut. In: SH, 1895. augusztus 8., 181. szám, 2. MmL, AI 366. Tekintetes köztörvényhatósági bizottságl 1895. augusztus 8.

1140 A kis-cell–f.-szt.-miklós–parndorfi vasut. In: SH, 1895. augusztus 17., 188. szám, 3.

1141 Kis-czell–fertő-szt-miklós–boldogasszonyi vasut. In: SH, 1895. augusztus 25., 194. szám, 3.

1142 Kis-Czell–Marcaltó. In: RH, 1895. augusztus 25., 34. szám, 4.

1143 Vasutügyek. In: SH, 1895. szeptember 5., 203. szám, 3.

1144 A kis-cell–kapuvár–pándorfi vasut ügye. In: SH, 1895. szeptember 24., 219. szám, 3.

1145 SL, SVA 49. A kereskedelemügyi m. k. Miniszter 64943. számú rendelete. A kisczell–fertőszentmiklós–soproni vasut. In: SH, 1895. szeptember 17., 213. szám, 2.

1146 Vasut. In: ML, 1895. szeptember 22., 38. szám, 153. A kis-czell–fertő-szent-miklós–soproni vasut. In: SH, 1895. szeptember 20., 216. szám, 3. Közigazgatási bejárás. In: VKK, 1895. szeptember 18., 112. szám, 891.

1147 Politikai bejárás ellenmondással. In: RH, 1895. szeptember 29., 39. szám, 3.

1148 A kis-czell–pándorfi vasut ügye. In: RH, 1895. október 6., 40. szám, 4.

1149 A kis-czell–fertő-szent-miklós vasut közíg. bejárása. In: SH, 1895. szeptember 19., 214. szám, 3.

előtt a Sopron vármegyei cukorgyárak és herceg Esterházy zárgondnoksága visszavonta a vonalra szánt hozzájárulását. Ennek, a vonal létrejöttét meghatározó pótlását a főispán Soprontól és Rusztól remélte.¹¹⁵⁰ A közigazgatási bejárás mindeközben elkezdődött, és a *Soproni Hírlap* már arról cikkezett, hogy szeptember 26-án Répcelakon tartanak.¹¹⁵¹ Az ellenőrzés sikeres befejeződése után még mindig nem dőlt el, ki is építheti a vasutat, de ekkor már egyértelműen látszott a Sopron, Moson és Vas vármegyéket, illetve a tervezett vonal által érintett települések többségét is az ügy érdekében megnyerő Radó fölnéye.

5.3.5. A döntés megszületése

A kereskedelemügyi minisztériumban 1895. október 2-án tartott vasúti értekezleten a cél a békés megegyezés volt. Ehelyett azonban az érdekeltek között komoly viták lobbantak fel ismét. Dániel Ernő illetékes miniszter erre reagálva későbbre halasztotta a döntést.¹¹⁵² Ezt követően a kapuváriak és a kiscelliak egy csoportja 1895 októberében Berg Gusztáv és Németh János plébános vezetésével küldöttséget mentett Dánielhez, hogy nyomást gyakoroljanak rá Silberstein vonalvezetésével kapcsolatban.¹¹⁵³ A miniszter megígérte a deputációnak, hogy pártatlanul és részrehajlás nélkül fog dönteni a kérdésben.¹¹⁵⁴ Vörös László államtitkár hangsúlyozta, hogy bármerre is fog menni a vonal, Kapuvár nem marad ki a hálózatból.¹¹⁵⁵ E konzultáció a kapuvári vonalvezetést preferáló csoportnak bizakodásra adott okot.¹¹⁵⁶ A döntés nem várathatott már sokáig magára. A miniszter november 10-ére tűzte ki az engedélyeket kibocsátó értekezletet, és ekkor fog dönteni arról is, hogy a tervezett vonalak a GYSEV vagy a MÁV kezelésébe kerülnek-e.¹¹⁵⁷ Az eközben kiszivárgott információk szerint az ügy már döntés alatt állt.¹¹⁵⁸ Silberstein még a végleges határozat meghozatala előtt a kiscell–kapuvár–pándorfalui érdekeltséghez intézett levelében leírta, hogy „az államvasut elállna az egyenes és legrövidebb iránytól, ha magasabb okok szólnának az irány módosítása mellett”.¹¹⁵⁹ Ez esetben ő kész engedni korábbi elképzeléséből és a kiscell–marcaltői, illetve a kiscell–pándorfalui vonalat építené meg, míg Radónak megmaradhatna a Kiscell–Fertőszentmiklós és Nezsider–Pándorfalu szakasz. Silberstein ehhez az érdekeltek támogatását, és egyúttal a végleges engedély kibocsátását kérte a minisztertől a kapuvár–pándorfalui rész elfogadásával.¹¹⁶⁰ A *Soproni Hírlap* 1895. november 13-án már a vasút-engedélyezések tárgyában megszületett döntésről cikkezett, de egyelőre csak annyit lehet tudni, hogy a tervezett vicinálisok üzemkezelését a MÁV fogja átvenni.¹¹⁶¹ November 24-én ezzel ellentétes hírek is napvilágot láttak a sajtóban, miszerint a tárgyalások abbamaradtak, és teljesen új elképzelések fogalmazódtak meg.

1150 Vasúti értekezlet. In: SH, 1895. szeptember 19., 215. szám, 3.

1151 Közig. bejárás. In: SH, 1895. szeptember 26., 221. szám, 3.

1152 Fuccs! In: RH, 1895. október 6., 40. szám, 3.

1153 Kapuváriak a miniszternél. In: SH, 1895. október 23., 244. szám, 3.

1154 Vasúti deputatiónk. In: RH, 1895. október 27., 43. szám, 1–2.

1155 A kis-czell–pándorfai vasut ügye. In: SH, 1895. október 24., 245. szám, 3.

1156 Vasutunk. In: RH, 1895. november 10., 45. szám, 4.

1157 Vasutaink ügye döntés előtt. In: SH, 1895. november 6., 255. szám, 2.

1158 Vasutaink ügye. In: SH, 1895. november 7., 257. szám, 2.

1159 A kapuváriak vasutja. In: SH, 1895. november 9., 258. szám, 2.

1160 A kapuváriak vasutja. In: SH, 1895. november 9., 258. szám, 2.

1161 Vasutaink ügye. In: SH, 1895. november 13., 261. szám, 2.

Majd a végleges döntés meghozatalát Dániel Ernő miniszter december elejére ígérte.¹¹⁶² Radó Kálmán még novemberben Sopronba utazott, hogy egy bizalmas tanácskozást folytasson a vasúti bizottsággal. Itt terítékre került többek között a miniszterrel történt megállapodása a kiscell–kapuvár–pándorfalui vonalat illetően.¹¹⁶³

A helyi sajtó 1895 decemberének elején a végleges iránnyal kapcsolatban megszületett döntésről írt, és már csak napok kérdése volt, hogy az erről szóló távirat is megérkezzen Sopronba.¹¹⁶⁴ Bár a konkrét határozatot még nem hirdették ki, mindenki a kiscell–eszterháza–fertőszentmiklós–pándorfalui vonalvezetésről beszélt. Vas vármegye szombathelyi közgyűlése a hír hallatán ezzel a tervvel összefüggésben 54.000 forintnyi támogatást szavazott meg azonnal. Sopron vármegye és a város a gyors fellendülését várta ettől a vasúttól, hiszen a Rába- és Répce-vidék végre összekapcsolódhatott volna Sopronnal, nem beszélve arról, hogy a Kiscelltől délre található Tapolca gazdag bortermő vidékének és a Fertőzug termékei is elérhetnék a várost.¹¹⁶⁵ A kapuváriak a hír hallatán Berg Gusztáv elnökletével gyűlést tartottak és mély felháborodásukat fejezték ki a még nem hivatalos döntéssel kapcsolatban. Előirányozták, hogy az igazságot minden körülmények között kiderítik, és további áldozatokat képesek meghozni a saját tervük realizálódása érdekében.¹¹⁶⁶

A kérdés azzal végleg eldőlni látszott, hogy a miniszter Radó vonalvezetésével kapcsolatban 1895. december 20-ai kezdettel kiírta az engedélyeztetési tárgyalást.¹¹⁶⁷ Majd december 21-én a végleges döntés is megszületett. A kereskedelemügyi miniszter Radó Kálmán vonalvezetési tervét támogatta, tehát a Kiscellből kiindulva, a GYSEV pályáját Eszterháza-Fertőszentmiklós állomáson metsző, Nezsideren át egészen Pándorfaluig húzódó vicinális, de ebben némi korrekció is megjelent. A Gálos és Boldogasszony közé tervezett vonalrész Barátfalva alá helyezték. A teljes hossz így – beleértve a csapodi és mekszikópusztai vontatóágányokat is – 111,2 kilométer, a tervezett megépítési költség 3.700.000 forint volt. Emellett a miniszter kijelentette, hogy a későbbi Sopron–pozsonyi HÉV-vel közös nezsider–pándorfalui szakaszt a kiscell–pándorfalui vonal „engedményese” köteles kiépíteni. Erre azért volt szükség, mert a Sopron–pozsonyi HÉV-vel kapcsolatban egyelőre nem született döntés¹¹⁶⁸ és a tervezett Fertővidéki HÉV üzeméhez szükség volt arra, hogy a szerelvények eljuthassanak a Budapest–Bécs vonal egyik állomásáig, a MÁV vontatási telepére Pándorfaluig, ahol kezelhetik a mozdonyokat, valamint a személyzet is pihenhet.¹¹⁶⁹ Ez a szakasz aztán a teljes építési költség megtérítésével

1162 Vasutaink ügye. In: SH, 1895. november 24., 271. szám, 3.

1163 Vasutaink ügye. In: SH, 1895. november 26., 272. szám, 3.

1164 Vasutaink ügye. In: SH, 1895. december 2., 278. szám, 2. Sopron nem volt, de lesz. In: SH, 1895. december 2., 278. szám, 1.

1165 Vasutainkról. In: SH, 1895. december 5., 280. szám, 2.

1166 Kiss-Czell–Kapuvár–Parndorfi vasut. In: RH, 1895. december 8., 49. szám, 3.

1167 Engedélyeztetési tárgyalás. In: SH, 1895. december 13., 287. szám, 3.

1168 Engedélyezési tárgyalás. In: VKK, 1895. december 27., 155. szám, 1258.

1169 Lovas 1998, 30.

átkerül a Sopron–pozsonyi HÉV tulajdonába.¹¹⁷⁰ Így Radó Kálmán várhatta az „előleges” építési engedélyt, és célja volt, hogy a hátralévő jogi procedurák gyors elintézésével már a következő év elején megkezdődhessen az építkezés.¹¹⁷¹

Látható, hogy a végleges döntés megszületésében milyen fontos szereppel bírt Radó Kálmán Vas vármegyei főispán és répcelaki földbirtokos, aki a sikeres lobbijának és kiváló politikusi attitűdjének köszönhette sikerét. Az is egyértelművé vált, hogy a későbbi Fertővidéki és Sopron–pozsonyi HÉV története innentől végérvényesen összefonódott, mivel volt egy közös szakaszuk Nezsider és Pándorfalu között, így a későbbiek során szimbiózisban épülhettek és működhettek. A tényleges építkezés megkezdése előtt még hátravolt egy fontos lépés, a kivitelezés finansziális hátterének megteremtése, amely korábban már számtalan HÉV esetében a buktatót jelentette. Radónak viszont ez sem jelentett áthághatatlan akadályt.

5.3.6. Az építés előtti előkészületek és a finansziális háttér biztosítása

A vasútügyi bizottság 1896-os első ülésén azt kérte Radó, hogy a korábban a törzsrészvényjegyzéshez megszavazott 150.000 forintnyi hozzájárulását határozatlan erősitse meg, és azt küldje fel Budapestre elfogadásra. Ő ezt annak a reményében tette, hogy az állami támogatást is hamarosan megítélik projektjének, és akkor az építkezés valóban megkezdődhet.¹¹⁷² Közben a másik csoport többé-kevésbé belenyugodva terveztük elejtésébe, arra kérte a helyieket, hogy egy, Vallán a „*Radó-féle*” vasúthoz kapcsolódó kapuvár–valla–pándorfalui vonalvezetést támogassanak.¹¹⁷³ Vörös László államtitkár ígérete szerint támogatni fogja az elképzelésüket, ha a lokális érdekközösségek legalább 33%-nyi szubvenciót összegyűjtenek az új koncepcióhoz.¹¹⁷⁴ A Kapuváron összeült vasútügyi bizottság is támogatta e javaslatot és reménykedett a korábban megszavazott szubvenciónak az erre a vasútra való átruházásában.¹¹⁷⁵

Ezzel párhuzamosan 1896. január végén a kedvező előjelek után egy érdekes cikk jelent meg a *Soproni Hírlap*ban. Mióta a vasútügyi bizottság megszavazta a Radó által kért hozzájárulást, a támogatott vasútügy nem haladt előre, sőt, hallani sem lehetett igazán róla. A bizottság a főispántól választ várt azzal kapcsolatban, hogy mik a szándékai a későbbiekre nézve tekintetben, különben, ha ez nem történik meg, akár a támogatás felfüggesztésére is sor kerülhet.¹¹⁷⁶ Eközben Radó Baán Endre soproni alispánhoz intézett személyes levelet. Ebben kérte a vármegye hozzájárulását ehhez a „*közgazdaságilag fontos vasútvonal*”-hoz, amelyhez az építési engedélyt a miniszter már megadta, illetve az is eldölt,

1170 Engedélyezési tárgyalás. In: VKK, 1895. december 27., 155. szám, 1258.

1171 A Soproni Hírlap 1895. december 25-ei számában korrekcióra került sor Radó részéről, mivel az egy nappal korábbi, az előleges építési engedély megkapását tényként kezelő írás helytelen volt, hiszen egyelőre csak várhatta azt. In: Vasutengedélyezés. In: SH, 1895. december 25., 297. szám, 4. Vasutengedélyezés. In: SH, 1895. december 24., 296. szám, 2.

1172 Vasútgyűnk. In: SH, 1896. január 5., 4. szám, 2.

1173 Felhívás Kapuvár Polgárságához! In: RH, 1896. január 5., 1. szám, 2.

1174 Kapuvár–Valla–Pándorfai vasut. In: SH, 1896. január 8., 5. szám, 2.

1175 Vasúti gyűlés. In: RH, 1896. január 12., 2. szám, 3.

1176 Vasútgyűnk. In: SH, 1896. január 17., 13. szám, 3.

hogy az üzemét a GYSEV fogja átvenni.¹¹⁷⁷ Hasonló tartalmú levélben hívta fel a Moson vármegye törvényhatósági bizottságának is a figyelmét arra, hogy a Sopron–pozsonyi HÉV kiépítésének elhúzóda miatt kisebb forráshiány lépett fel, és a korábban számukra előirányzott 60.000 forintos támogatást emeljék fel kilométerenként 2000 forintra, így az 80.000 forintot tenne ki.¹¹⁷⁸ Ennek a döntését későbbre halasztották.¹¹⁷⁹ Mindamellet a soproniak sokáig nem hezitálhattak, hiszen január 28-án egy Moson vármegyei érdekelt-ségből álló küldöttség érkezett hozzájuk Tlankfer Ferenc bánfalui plébános vezetésével, akik arra kérték Gebhardt József soproni polgármestert, hogy a vidékük számára nagy jelentőséggel bíró vasutat – Sopron érdekéből kifolyólag is – támogassa. Ezt a város első embere megígérte a vendégeknek, akik elégedetten távoztak Sopronból.¹¹⁸⁰ A január 30-án megtartott városi közgyűlés végül a kiscell–eszterháza–fertőszentmiklós–soproni vasútra megszavazta a korábban előirányzott 150.000 forintnyi szubvenciót, azzal a kikötéssel, hogy az üzletvezetőséget a városban hagyják.¹¹⁸¹ Radó ezt egyelőre Győrben képzelte el, és nem kívánt érdemben foglalkozni az ügyvel.¹¹⁸²

A Radó és Silberstein között folytatott harc végleg eldőlt, főleg annak tükrében, hogy a kiscell–fertőszentmiklós–pándorfalu vonal már borítékolható volt, és Kapuvártól Valláig, vagy akár Pándorfaluig egy szakasz kapcsolódott volna a fővonalhoz a legújabb elképzelések szerint.¹¹⁸³ A kereskedelemügyi minisztériumban dolgoztak a terv mielőbbi kivitelezésén, és várták az engedélyezési tárgyalás kitűzését.¹¹⁸⁴ A GYSEV-vel is megállapodás született a kapuvári csatlakozás tárgyában.¹¹⁸⁵

Mindeközben Radó azzal a kéréssel fordult Sopron vármegye törvényhatósági bizottságához, hogy a vasúti tervére megszavazott kilométerenkénti 1000 forintos törzsrészvényjegyzés végre realizálódhasson. Egyúttal részletesen kielemezte, hogy a Sopron vármegyén belül húzódó új szakasz Répceszemerétől Eszterháza–Fertőszentmiklósra 34,76, míg az onnan Sopronig terjedő, de már meglévő vonal 23,91 kilométert tenne ki.¹¹⁸⁶ A testület aggályát fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy Fertőszentmiklóstól Sopronig külön pálya nem épül, csupán a GYSEV már meglévő vonalát használhatják egy péage-szerződésen keresztül. Radó a 24 kilométeres közös pályára is igényelte a korábban megszavazott vármegyei segítyt.¹¹⁸⁷ A vármegye így erre a szakaszra (Fertőszentmiklós–Sopron) nem kívánt pénzt adni.¹¹⁸⁸ Az „engedményes” Baán alispánhoz intézett levelében hangsúlyozta, hogy a vasutat „a vidék közgazdasági jólétének emelése céljából és a győr–sopron–ebenfurti vasút életképességének

1177 SL, SVA 49. Budapesti Bankgyesület Részvény-Társaság. Nagyságos Alispán Úr! 1896. január 17.

1178 MmL, AI 366. Budapesti Bankgyesület Részvény-Társaság. Moson vármegye tekintetes köztörvényhatósági bizottságának. 1896. január 16.

1179 MmL, AI 366. Mosonvármegye köztörvényhatósági bizottságának M-Ovárott 1895. évi április hó 22-én és 23-án megtartott üléséről vezetett jegyzőkönyv.

1180 Vasúti deputáció a polgármesternél. In: SH, 1896. január 28., 22. szám, 3.

1181 Sopron város. In: RH, 1896. február 2., 5. szám, 3. Sopron város közgyűlése. A mi vicinálisaink. In: SH, 1896. február 1., 26. szám, 2.

1182 Soproni vicinializmus. In: SH, 1896. február 2., 27. szám, 2.

1183 A kis-cell–pándorfalu vasut. In: SH, 1896. február 11., 34. szám, 3.

1184 Vasutunk. In: RH, 1896. február 2., 5. szám, 3. Vasutügyünk. In: RH, 1896. február 9., 6. szám, 4.

1185 Vasuti ügyünk. In: RH, 1896. február 16., 7. szám, 4.

1186 SL, SVA 49. Budapesti Bankgyesület Részvény-Társaság. A tekintetes köztörvényhatósági bizottságnak Sopronban. 1896. január 19.

1187 Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára. IV/402. A Sopron Vármegye Törvényhatósági Bizottsági iratai. 1896. február 24.

1188 Radó Kálmán vasutja a vármegyén. In: SH, 1896. február 15., 38. szám, 3.

emelése végett terveztük és óhajtjuk kiépíteni”.¹¹⁸⁹ Mindezt a GYSEV elnöki minőségében fogalmazta meg. Az viszont, hogy a vármegye erre a már meglévő szakaszra nem adna támogatást, komolyan fenyegette a HÉV megépítését. Ezzel kapcsolatban komoly kritikák fogalmazódtak meg a sajtóban, mondván, ez a döntés nem szolgálja a nép érdekeit. „*A vasutakra mindenek előtt a szegénynek van szüksége; a gazdag másképp is tud magáról gondoskodni.*”¹¹⁹⁰ A kedvező előjelek után a Kiscell–Eszterháza–Fertőszentmiklós–Pándorfalu vonal ügye megfenekleni látszott az összeegyeztethetetlen igények, érdekek miatt. Radó ezzel kapcsolatban a határozó közgyűlés halasztását kérte, amelyet meg is kapott.¹¹⁹¹

Időközben a kereskedelemügyi miniszter a kiscell–marcaltói és a kapuvár–vallai vonalak végleges engedélyezési tárgyalásának időpontját 1896. március 10-ére tűzte ki. Az „engedményes” bízva a pozitív elbírálásban, a határozat meghozatala után tényleges munkálatokba akart kezdeni.¹¹⁹² Végül a kereskedelemügyi miniszter március 10-ére írta ki a kiscell–marcaltó–kapuvár–vallai vasút engedélyezési tárgyalását.¹¹⁹³ Ennek értelmében a vicinális a GYSEV-hez, illetve a kiépítendő kiscell–fertőszentmiklós–pándorfalui HÉV-hez csatlakozna, de zsákvasút semmi esetre sem maradhatna. Silbersteinék készek voltak Radó elképzelésének meghiúsulása esetén Vallától Pándorfaluig is folytatni a vonalukat.¹¹⁹⁴ Az „engedményes” egyúttal Moson vármegye hozzájárulását kérte a vasútépítéshez.¹¹⁹⁵

Ezalatt, 1896 márciusában egy küldöttséget szerveztek a soproniak a kereskedelemügyi miniszterhez – Sopron Vas és Moson vármegyei érdekeltségekkel – a kiscell–eszterháza–fertőszentmiklós–pándorfalui vasútterv mielőbbi kivitelezése céljából. A miniszter időközben Sopron városának 200.000 forintos vasúti építkezésekre szánt kölcsönét is jóváhagyta.¹¹⁹⁶ E deputáció vezetésével Fabinyi Teofil soproni országgyűlési képviselőt bízták meg, az ő politikai érzékére és hathatós lobbitevékenységére alapozva. A küldöttség létszáma a kezdeti nehézségek után hamar gyarapodott, és a tervek szerint április 8-án indult volna Budapestre.¹¹⁹⁷ Gebhardt József soproni polgármester, aki maga is tagja volt az utazó csoportnak, mindent megtett annak érdekében, hogy a soproniak vasútügye újra fellendüljön. A *Soproni Hírlap* hasábjain április 8-án azonban eléggé baljós hírek láttak napvilágot, miszerint a polgármester minden igyekezete ellenére „*a vasutügy jelenleg rosszabbul áll mint valaha s alig bízhető, hogy mostanában megoldható legyen*”.¹¹⁹⁸

Eközben a soproni pénzügyi bizottság is részletesen foglalkozott az egyik ülésén a tervezett vonalak építési költségeivel, ahol egyértelművé vált, hogy az elképzelések kölcsön felvétele nélkül meghiúsulhatnak.¹¹⁹⁹

1189 SL, SVA 49. Győr–Sopron–Ebenfurti Vasut. Nagyságos Alispán Úr! 1896. február 18.

1190 A kiscell–soproni vasut az állandó választmányban. In: SH, 1896. február 21., 43. szám, 1–2.

1191 Radó Kálmán kérvénye. In: RH, 1896. március 1., 9. szám, 3. Radó Kálmán kérvénye. In: SH, 1896. február 26., 47. szám, 3.

1192 Engedélyezési tárgyalás. In: SH, 1896. március 6., 55. szám, 2.

1193 Vasutunk. In: RH, 1896. március 8., 10. szám, 3.

1194 Vasuti ügyünk. In: RH, 1896. április 19., 16. szám, 3. Vasuti ügyünk. In: SH, 1896. április 19., 91. szám, 3.

1195 Vasút-ügyünk. In: RH, 1896. április 12., 15. szám, 2. Kapuvár–vallai vasút. In: ML, 1896. április 19., 16. szám, 65.

1196 A kis-czell–pándorfai vasút. In: ML, 1896. március 22., 12. szám, 49. Küldöttség a miniszternél. In: SH, 1896. március 19., 66. szám, 3.

1197 A vasúti monstre deputáció. In: SH, 1896. március 24., 70. szám, 3. A vasúti monstre deputáció. In: SH, 1896. március 29., 74. szám, 3.

1198 Vasutügyünk. In: SH, 1896. április 8., 81. szám, 3.

1199 Vasúti költségek. In: SH, 1896. április 18., 90. szám, 2–3.

A vasút ügye aztán átmozdult a holtpontjára. A Bánffy Dezső miniszterelnökhöz és az illetékes miniszterhez utazó küldöttség április 22-én indult útnak.¹²⁰⁰ Célja az volt, hogy „*a kereskedelemügyi minisztert megkérje az ismeretes szubvenció megadásához kötött feltételtől való elállásra*”.¹²⁰¹ A deputáció a sikeres tárgyalásokat követően április 25-én érkezett vissza Budapestről, de csak a vasútügyi bizottság következő ülésén számolt be az eredményekről. Annyit előljáróban is lehetett tudni, hogy a miniszter hajlandó volt eltekinteni korábbi feltételeitől.¹²⁰² A későbbiekben kiderült, hogy a kormány szándéka a kiscell–eszterháza–fertőszentmiklós–pándorfalui vicinális engedélyezése és minél előbbi törvényhozás elé való terjesztése abban az esetben, ha az érdekeltek a vasút létesítéséhez szükséges összeggel rendelkeznek, viszont ez egyelőre nem volt a birtokukban.¹²⁰³

Majd az állandó választmány gyűlésén Radó a 24 kilométeres Fertőszentmiklós–Sopron vonalra is kérte Sopron vármegyét 1000 forintos kilométerenkénti törzsrészvényjegyzésre.¹²⁰⁴ Egyre többen támogatták ezt az elképzelést, de a többség egyelőre ezt még leszavazta.¹²⁰⁵ A támogatást elvetők legfőbb indoka az volt, hogy a Fertőszentmiklós és Sopron közötti vonalat már meglévőnek tekintik, így ez nem tarthat igényt támogatásra.¹²⁰⁶ Ezt a döntést a városban is többen értetlenkedve fogadták, hiszen a közgyűlés végleges határozatától sem lehetett így többet remélni.¹²⁰⁷ Miután Radó értesült a helyi sajtóban arról, hogy az állandó választmány leszavazta elképzelését, az alispánhoz és a törvényhatósági bizottsághoz intézett egy, a megépítendő vonal relevanciáját mind az északnyugat-dunántúli térség, mind Sopron városának szempontjából hangsúlyozó levelet.¹²⁰⁸ Ekkor Sopron vármegye törvényhatósági bizottságának ülésén végül kedvező döntés született a nyomás hatására. A tagok elhatározták, hogy a közösen használt vaspályára „*24000 frt. vagyis huszonnégyezer forint erejéig törzsrészvényeket jegyez*”-nek. Kikötésként megszabták, hogy ez csak akkor lesz érvényben, ha az építető bemutatja a kormányhatósági építkezési engedélyt, illetve a személy- és áruforgalmat biztosító péage-szerződést. Emellett megszabták, hogy a létesítendő vasút igazgatóságába egy vármegyei képviselőt kötelezően delegálhatnak, illetve az építkezésekhez szükséges anyagokat önköltségen szállítják.¹²⁰⁹

Időközben Silberstein tett még egy utolsó, elkeseredett próbát a kereskedelemügyi miniszternél a kiscell–kapuvár–pándorfalui vonallal kapcsolatban. A Dánielnek küldött dokumentumban az általa elképzelt vonalvezetés legitimitását hangoztatta.¹²¹⁰ Mindazonáltal evidencia volt már ekkor, hogy a kapuvár–vallai vasút megépítésével kell „vigasztalódni”, így a miniszter nem sokat foglalkozott ezzel.

1200 A kis-czell–pándorfai vasút. In: ML, 1896. május 24., 21. szám, 87. Vasúti deputáció a miniszternél. In: SH, 1896. április 19., 91. szám, 4.

1201 Vasúti deputáció. In: SH, 1896. április 22., 93. szám, 3.

1202 A vasúti bizottság ülése. In: SH, 1896. április 25., 96. szám, 4.

1203 Létesülhetnek-e Sopronvármegye területén a tervezett helyi érdekű vasutak? In: SH, 1896. május 13., 110. szám, 1–2.

1204 Megyei vasutak. In: RH, 1896. május 31., 22. szám, 3.

1205 Helyi érdekű vasutaink. In: SH, 1896. május 16., 112. szám, 4.

1206 SL, SVA 49. Sopronvármegye állandó választmányának Sopronban május hó 15-én tartott gyűlésén felvett jegyzőkönyv.

1207 Vasutak ügye. In: SH, 1896. május 17., 113. szám, 3.

1208 SL, SVA 49. Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. Tekintetes Törvényhatósági Bizottság. 1896. május 7.

1209 SL, SVA 49. Sopronvármegye törvényhatósági bizottságának Sopronban 1896. évi június hó 1-én megtartott rendes közgyűléséről felvett jegyzőkönyv.

1210 A kisczell–kapuvár–pándorfai vasút. In: ML, 1896. május 24., 21. szám, 87.

Budapestről végre jó hírek érkeztek Sopronba. Fabinyi Teofil országgyűlési képviselő 1896. június 8-án táviratot küldött Gebhardt József soproni polgármesterhez, hogy a kormány engedélyezte a kiscell–fertőszentmiklós–pándorfalui pályát, és a rákövetkező héten terjesztik az országgyűlés elé a törvényjavaslatot e tárgyban. A vasút üzemét a GYSEV kapta, az építés 5%-os kaucióját a következő héten rakja le a Budapesti Bankegyesület.¹²¹¹ A bank és a GYSEV azonnali hatállyal megkötötte a szerződést a vasút üzletkezelése és az ezzel kapcsolatos összes kötelezettség tárgyában, amit a társaság a megnyitás napjától vehetett át és kezelhetett.¹²¹² A tervezett vonal így végül egy magánszemély,¹²¹³ Radó Kálmán Vas vármegyei főispán előmunkálati engedélye alapján valósulhatott meg, de az építési engedélyt – Radó jogi képviselével – a Budapesti Bankegyesület kapta.

A kért segéllyel kapcsolatban is pozitív információk érkeztek a minisztertől, mert a „*celli*” vasútra Sopronnak megítélte a kedvező kamatú 50.000 forintos kölcsönt.¹²¹⁴ Bár korábban arról lehetett hallani, hogy az országgyűlés nyári szünete előtt napirendre kerül a törvényjavaslat, végül ez csak az őszi ülésszakban valósult meg,¹²¹⁵ így a törvényre még várni kellett.

Eközben Sopron városának törvényhatósági közgyűlése a kedvezőtlen előjelek után mégis emelte a vasútnak szánt támogatását 24.000 forintra. A testület ezt Sopron vármegyének és a GYSEV-nek – mint az új HÉV üzemeltetőjének – közös, a kereskedelmet élnékvítő érdekeivel indokolta. Politikai hovatarozás nem dönthetett e kérdéstről.¹²¹⁶

Ez idő alatt Silberstein új vasúti terve is már jó úton haladt a megvalósulás felé. Július 15-én Képegy Árpád miniszteri titkár vezetésével megtartották a kiscell–marcaltói vonal közigazgatási bejárását.¹²¹⁷ Mindemellett nem került le a napirendről egyelőre a kapuvár–villai vonal létrehozása sem,¹²¹⁸ de ez volt az utolsó – Radó elképzelésével összefüggésben lévő – momentum Silbersteinék részéről. A két vonal története innentől többé nem találkozott.

Nem sokkal később a miniszter a kiscell–eszterháza–fertőszentmiklós–pándorfalui vonal nevét – 1896 júliusában – a Budapesti Bankegyesület kérésére „*Fertő vidéki vasút*”-ra változtatta, az építetők pedig az állampénztárnál kaució fejében 151.000 forintot letétbe helyeztek.¹²¹⁹ Az elnevezés megváltoztatásának fő indoka, hogy a „*Fertőszög*” a vasút által átszelt vidék közigazdaságilag és forgalmilag legfontosabb része.¹²²⁰

Eközben a vasútépítéshez szükséges összeg is folyamatosan gyűlt. A törzsrészvényekből már csak 80.000 forintnyi várt jegyzésre, amelynek nagy részét a GYSEV, illetve a Bankegyesület magára vállalta volna. Az egészet azonban mégsem tehetta, ezért az érdekeltség Sopron

1211 Kis-Czell–Sopron–Pándorf. In: RH, 1896. június 14., 24. szám, 3. Majdán 1995/B, 28., Vasutaink. In: SH, 1896. június 9., 130. szám, 2–3.

1212 SL, SVA 49. Szerződés. 1896. június 7.

1213 Majdán 1995/B, 29.

1214 Vasúti kölcsönünk miniszteri jóváhagyása. In: SH, 1896. június 13., 134. szám, 3.

1215 Vicsinálisaink ügye a Házban. In: SH, 1896. július 8., 154. szám, 3.

1216 A „Fertővidéki vasút”. In: ML, 1896. július 19., 29. szám, 118.

1217 Vasúti ügyünk. In: RH, 1896. július 19., 29. szám, 3. Vasúti vonal közigazgatási bejárása. In: RH, 1896. július 5., 27. szám, 3.

1218 Vasúti ügy. In: SH, 1896. július 21., 165. szám, 3.

1219 A fertővidéki vasút. In: SH, 1896. július 22., 166. szám, 3. A kis-czell–sopron–pándorfői vasút ügye. In: ML, 1896. június 21., 25. szám, 103.

1220 A „Fertővidéki vasút”. In: ML, 1896. július 19., 29. szám, 118.

elutasítása után Moson vármegyéhez fordult, hogy a korábbi támogatásukat kilométerenként 2000-re, tehát összesen 15.000 forinttal emelje meg.¹²²¹ A mosoniak közgyűlése helyt adott a kérelemnek, így a kívánt összeget megszavazta a Fertővidéki HÉV megépítésére.¹²²²

Végül az országgyűlés őszi ülészakájának első felében Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszter benyújtotta a Háznak a fertővidéki vasút engedélyezésével kapcsolatos törvényjavaslatot.¹²²³ „*Kís-Czell állomásból kiágazólag Répcelak és Eszterháza, Fertő-Szent-Miklósra át a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut Nezsider állomásáig, s innen a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut nezsider–pándorfi vonalrészének együttes használatával a magyar kir. államvasutak Pándorf állomásáig, mint forgalmi végpontig vezetendő fertővidéki helyi érdekű gőzmozdonyú vasutnak az 1880 évi XXXI. és az 1888 évi IV. törvénycikkek értelmében leendő engedélyezésére és az engedélykirat kiadására ezennel felhatalmazatik*”¹²²⁴ – állt a törvényjavaslatban. Legfőbb indokok között szerepelt, hogy a Fertő tó keleti partján található termékeny vidéket vasúton keresztül bekapcsolhatják a gazdasági vérkeringésbe, a vonal Sopron vármegye közgazdaságának szempontjából is fontos, illetve északra Pozsony felé, délre Kiscell irányába közvetlen összeköttetést létesíthetnek ezen keresztül. Az üzemvitelt a GYSEV kapta. Ezenkívül a dokumentum a tervezett HÉV műszaki és finanszírozási paramétereit is tartalmazta.¹²²⁵ Közben Budapesten a GYSEV csak a Fertővidéki HÉV ügyével foglalkozó közgyűlést hívott össze. Radó tudatta a megjelentekkel, hogy sikeres tárgyalásokat folytatott a Budapesti Bankkegyesülettel, amely hajlandó volt előnyös feltételek mellett elsőbbségi részvényeken keresztül (a tényleges építési tőke 65%, ez esetben 2.382.200 forint) a vasutat finanszírozni. Továbbá a saját elnöklete alatt egy bizottságot nevezett ki a Bankkegyesület és a GYSEV között a péage-szerződés tárgyában lefolytatandó tárgyalásokra.¹²²⁶ Budapestről újfent kedvező hírek érkeztek, hiszen a képviselőház közlekedésügyi bizottsága is megtárgyalta, és hozzájárult a tervezett vicinális törvényjavaslatához.¹²²⁷ Indokuk az volt, hogy „*ezen vasuti vonal a Fertő mellett keletre elterülő vidéket lesz hivatva vasuti összeköttetéssel ellátni, mi által számára úgy észak, mint dél felé megnyitják a világpiac, a mi közgazdasági szempontból igen előnyösnek jelezhető, de forgalompolitikai szempontok is szólnak a fertővidéki vasut mielőbbi kiépítése mellett*”¹²²⁸ Továbbá a kereskedelemügyi miniszter a pénzügyi bizottság ülésén bejelentette, hogy kész a tervezett 700.000 forintos hozzájárulást 50.000 forinttal megemelni, ezzel is segítve a vasút létrehozását.

Ilyen kedvező előjelek után a Fertővidéki HÉV törvényjavaslata végre az országgyűlés napirendjére került, és ezt még Silberstein Ötvös Adolf *Soproni Hírlap*ban megjelent nyilatkozata sem árnyékolta be, miszerint a kereskedelemügyi miniszter pusztán politikai

1221 MmL, AI 366. Mosonvármegye köztörvényhatósági bizottságának M-Óvárórt az 1896. évi július hó 22-én tartott évnegyedes rendes üléséről vezetett jegyzőkönyv. A fertővidéki vasut. In: SH, 1896. július 22., 166. szám, 3.

1222 Vasutaink segélyezése. In: SH, 1896. július 26., 170. szám, 4.

1223 A sopron–pozsonyi és a fertővidéki vasutak. In: SH, 1896. szeptember 5., 203. szám, 1.

1224 Törvényjavaslat, a fertővidéki helyi érdekű vasut engedélyezése tárgyában. In: VKK, 1896. szeptember 20., 114. szám, 1049–1051.

1225 Uo.

1226 Fertővidéki vasut. In: SH, 1896. szeptember 12., 208. szám, 2–3.

1227 A képviselőház pénzügyi bizottságának jelentése a fertővidéki helyi érdekű vasut engedélyezéséről szóló törvényjavaslat tárgyában. In: VKK, 1896. október 2., 119. szám. A fertővidéki helyi érdekű vasut. In: SH, 1896. október 4., 227. szám, 3. Vicinálisaink. In: SH, 1896. szeptember 17., 211. szám, 2.

1228 A képviselőház közlekedésügyi bizottságának jelentése, a fertővidéki helyi érdekű vasut engedélyezése tárgyában. In: VKK, 1896. szeptember 30., 118. szám, 1083. A Fertővidéki vasut. In: SH, 1896. október 2., 225. szám, 2–3.

okokból preferálta a fertővidéki vasutat. Szerinte Dániel a GYSEV létkérdéseként aposztrofálta a vonalat, emellett hozzátette, aligha lehet ez a vállalkozás profitábilis.¹²²⁹ Ez és a képviselőházi nagy vita sem gördíthetett akadályt a törvényjavaslat elfogadása elé.¹²³⁰

Radó Kálmán a hír hallatán azonnal értesítette Drexler József ügyvédet, aki részben már előtte felvetette e vonal tervét, és arról informálta, hogy mihelyt törvényerőre emelkedik az alsóház által elfogadott javaslat, máris elkezdődik a vicinális kiépítése. Az első kapavágást novemberre tervezték.¹²³¹ Időközben az is eldőlt, hogy a GYSEV, a Fertővidéki HÉV személyzetével lényegesen megnövekedett üzletvezetőségét nem kívánja áthelyezni Győrbe, hanem a soproni Deák tér egyik patinás szegletében építi fel új palotáját.¹²³² A Fertővidéki HÉV engedélyezése 1896. november 15-én az 1896. évi XXIX. számú törvénycikkkel emelkedett jogerőre, egyúttal az engedélyokirat kibocsátására is ekkor került sor. A kereskedelemügyi miniszter a képviselőház elé terjesztette, hogy „a fertővidéki helyi érdekű vasut építésére és üzletére vonatkozó engedélyokiratot a budapesti bankegyesület részvénytársaságnak, mint engedélyesnek a mai napon kiadtam. ...kérem egyúttal a tisztelt Képviselőházat, hogy ezen jelentésemet tudomásul venni és hasonló célból a főrendiházhoz átküldeni méltóztassék”.¹²³³ Ennek értelmében „a Kis-Czelltől Nezsiderig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasutat a m. kir. minisztérium az 1896 évi XXIX. törvénycikk 1-ső §-a alapján” engedélyezi. A dokumentum pontosan megadta az építési feltételeket. Ennek az egyik legfontosabb passzusa, hogy az engedményes 6 hónapon belül köteles az építési terveket a kereskedelemügyi miniszternek benyújtani.¹²³⁴ Meghatározták továbbá, hogy a Fertővidéki HÉV a sopron–pozsonyi vasúttal együttesen használhatja a nezsider–pándorfalui szakaszt, a csapodi és a mekszikópusztai majorig vezetendő vontatóvágányt is kötelesek kiépíteni, az egész vonalhoz szükséges tőkét 3.665.000 forintban állapították meg. Az engedélyes köteles volt továbbá Magyarországon kapható építési anyagokat belföldön megvásárolni, és a pálya üzemeltetését is magának kellett ellátnia. A személy- és áruszállítási tarifákat a kereskedelemügyi miniszter szabta meg.¹²³⁵ Ezenfelül a miniszter rendelkezett a postaszállítás, a távírda- és távbeszélő-szolgáltatás, a pálya – esetlegesen hadiszolgáltatás céljából való – újításának feltételeiről, a vasúti üzletvezetés kötelező számadásairól, a részvénytársaság alapításáról, a 90 év utáni, állam általi megváltási jogról. Emellett a pálya folyamatos karbantartásáról, az al- és

1229 Silberstein Ötvös Adolf nyilatkozata. In: SH, 1896. szeptember 19. 214. szám, 2–3.

1230 Vasutaink a parlament előtt. In: SN, 1896. szeptember 22. sz. n., 4. Vicinálisaink a képviselőházban. In: SH, 1896. szeptember 23., 217. szám, 3. A fertővidéki vasut. In: RH, 1896. szeptember 27., 39. szám, 4.

1231 A fertővidéki vasut. In: SH, 1896. szeptember 24., 278. szám, 2.

1232 A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasut palotája. In: SN, 1896. november 13., sz. n. 2.

1233 1896. évi XXIX., a fertővidéki helyi érdekű vasuti engedélyezése tárgyában című törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6646>, 2012. 08. 08. A kereskedelemügyi m. kir. miniszter jelentése az országgyűléshez, a fertővidéki helyi érdekű vasut megtörtént engedélyezése tárgyában. In: VKK, 1896. december 23., 154. szám, 1387.

1234 A fertővidéki helyi érdekű gőzmozdonyú vasutra vonatkozó engedélyokirat. In: VKK, 1896. november 27., 143. szám, 1273–1274., a fertővidéki vasut. In: SH, 1896. december 4., 279. szám, 2–3.

1235 A fertővidéki helyi érdekű gőzmozdonyú vasutra vonatkozó engedélyokirat. In: VKK, 1896. november 29., 144. szám, 1293–1295., A fertővidéki vasut. In: SH, 1896. december 6., 281. szám, 2. A fertővidéki vasut. In: SH, 1896. december 8., 282. szám, 3. A fertővidéki vasut. In: SH, 1896. december 10., 283. szám, 2. A fertővidéki vasut. In: SH, 1896. december 11., 284. szám, 2.

felépítmények technikai paramétereiről és a legnagyobb sebességről (a fővonalon 40, a csapodi és a mekszikópusztai vontatóvágányokon 15 km/h), az állomások, kitérők és megállóhelyek építéséről.¹²³⁶ A várva várt engedélyokirat kibocsátására tehát sor került.¹²³⁷

Megállapítható, hogy Silberstein nem vigasztalódott a kiscell–marcaltői vonalával, és sokáig nem igazán tudott belenyugodni a kereskedelemügyi miniszter számára kedvezőtlen döntésébe. Miután az országgyűlés elfogadta a kiscell–fertőszentmiklós–pándorfalu vonal törvényjavaslatát, végleg egyértelművé vált a veresége. Radó ezzel egy időben kiválóan kamatoztathatta érdekérvényesítő képességét az építkezéshez szükséges pénz és támogatás összegyűjtésében, és ezután következhetett a régóta várt első kapavágás.

5.3.7. A tényleges építkezés

A kedvező hír hallatán, és miután az engedélyes Budapesti Bankegyesületnek rendelkezésére állt a munkák megkezdéséhez szükséges, a tényleges építési tőke 35%-át képező 1.282.000 forintnyi törzsrészvény,¹²³⁸ azonnal kitértek a munkálatok megkezdését a GYSEV vonalát keresztelő Fertőszentmiklós-Eszterháza állomáson november 28-án 10 órára. Ez az állomás funkcionált a későbbiek során az új vasút központjaként. A Bankegyesület az első kapavágás ünnepélyes aktusára már november 22-én kiküldte a meghívókat.¹²³⁹ E jeles alkalomra a GYSEV különvonatot is indított Sopronból 7 óra 55-kor, amely 8 óra 32 perckor érkezett a helyszínre.¹²⁴⁰ A *Soproni Hírlap* 1896. november 29-én már arról tudósított, hogy az azt megelőző napon sor került „a kis-cell–fertő-szent-miklós–parndorfi vasut” első kapavágására. A GYSEV nevében Mazaly Ignác és Goldstein Henrik főfelügyelők fogadták a vendégeket, de Radó Kálmán is megérkezett Győrből Eszterházára, aki megkérte Simon Ödönt, Sopron vármegye főispánját az első kapavágás megtételére.¹²⁴¹ Utána Baán Endre alispán, Millner Ulrich mosonmagyaróvári körjegyző és Printz Ferenc Sopron nevében, valamint Vidos Kálmán a Vas vármegyei érdekeltséget képviselve is hasonlóan cselekedtek. Ezt követően sor került az ünnepélyes fogadásra az eszterházai „*Rüll-féle nád- és gyékénygyár emeleti helyiségében*”.¹²⁴² Radó a jól sikerült rendezvényen zárásként kijelentette, hogy egy éven belül közforgalmú vasutat fog átadni a három megyének.¹²⁴³ Az év végén a Budapesti Bankegyesület tájékoztatta Moson vármegye törvényhatósági bizottságát is, hogy a Fertővidéki HÉV-et a tervek szerint jövő év végén üzembe helyezik.¹²⁴⁴

1236 A fertővidéki helyi érdekű gőzmozdonnyú vasutra vonatkozó engedélyokirat. In: VKK, 1896. december 2., 145. szám, 1305–1307. A fertővidéki vasút. In: SH, 1896. december 11., 284. szám, 2. A fertővidéki vasút. In: SH, 1896. december 12., 285. szám, 1–2. A fertővidéki vasút. In: SH, 1896. december 13., 286. szám, 2. A fertővidéki helyi érdekű gőzmozdonnyú vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1896. december 4., 146. szám, 1313–1315., A fertővidéki helyi érdekű gőzmozdonnyú vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1896. december 6., 147. szám, 1320–1322.

1237 Engedélyezett vasutak. In: RH, 1896. november 29., 48. szám, 5.

1238 E tőke a posta ingyenes szállításáért és állami segély címén kapott 450.000, Moson vármegye 75.000, Sopron vármegye 59.000, Vas vármegye 54.000, Sopron szabad királyi város 150.000, Nezsider 40.000, Gálos 30.000, Boldogasszony 30.000, Barátfalu, Féltrorony, Szentandrási, Valla, Pomogy, Pátfal, Pusztacsallád, Csapod, Kecskéd, Pápóc, Szentmiklósa, Kenyeri, Soproniván, Kiscell 98.000, illetve a magánosok jegyzéséből való 296.800 forintos törzsrészvények jegyzéséből tevődött össze. In: A Fertővidéki helyi érdekű vasut részvény-társaság alapszabályai. Bp., k. n., 1897, 6–7.

1239 A kiscell–parndorfi vasut építése. In: SH, 1896. november 22., 269. szám, 3.

1240 Viciálisaink építésének megkezdése. In: SH, 1896. november 28., 274. szám, 3.

1241 MmL, AI 366. Másolat. 1896. december 17.

1242 Az első kapavágás. In: SN, 1896. november 30., sz. n. 1., Az első kapavágás. In: SH, 1896. november 29., 275. szám, 3–4.

1243 A kis-cell–fertő-szt.miklósi vasut. In: SH, 1896. december 1., 276. szám, 3.

1244 MmL, AI 366. Budapesti Bankegyesület Részvény-Társaság. Tekintetes Köztörvényhatóság! 1896. december 17.

Az 1897-es év a vicinálissal kapcsolatos döntéshozatali mechanizmus záróaktusával kezdődött, mivel gróf Bethlen Boldizsár, a közlekedésügyi bizottság előadója január 12-én a Fertővidéki HÉV tárgyában elfogadott engedélykivarral kapcsolatos kereskedelemügyi miniszteri jelentést a képviselőház elé terjesztette, amely azt tudomásul vette.¹²⁴⁵ Ezzel 1897 februárjában Radó Kálmánnak a kivitelezéshez szükséges minden dokumentum a rendelkezésére állt, így az építési engedély és péage-szerződés is. Ezután levelet intézett a soproni alispánhoz, hogy a törvényhatóság által megszabott feltételeknek való megfelelés után folyósítsák a támogatás összegét.¹²⁴⁶

Időközben a vonal kivitelezője és „felügyelője”, a GYSEV, 1897 elején megbízta Pollacsek Mihály budapesti mérnök-vállalkozót a kiépítéssel, aki őszre üzemképes állapotban volt köteles átadni a vonalat.¹²⁴⁷ A szükséges előintézkedések sikeres lebonyolítása után a kivitelezők az építkezést már február elején tervezték elkezdni.¹²⁴⁸ Sopron városa és pénzügyi bizottsága is ülésezett mindeközben és döntöttek arról, hogy a korábban a fertővidéki vasút számára megszavazott 150.000 forintos támogatást kölcsön útján fogják fedezni.¹²⁴⁹ Majd a kereskedelemügyi miniszter kiírta Halászy Sándor miniszteri segédtitkár vezetésével a vonal pótbejárásának időpontját is, február 23-ai kezdettel Kiscellből kiindulva, amely majd 24–25-én Répcelakon, 25–26-án Eszterházában, 28-án Boldogasszonyban folytatódik, végül március 1-jén Nezsiderben fejeződik be.¹²⁵⁰ Ezzel egy időben az építetők Répcelakon és Eszterházában a községházban tárgyalásokat folytattak le. Akinek bárminemű aggálya, kifogása vagy panasza merült fel a vonalvezetéssel kapcsolatban, az ott ülésező vasúti bizottsághoz fordulhatott.¹²⁵¹ A *Soproni Újság* 1897. február 24-én már arról cikkezett, hogy az azt megelőző napon megkezdődött a fertővidéki vasút közigazgatási bejárása Halászy László miniszteri segédtitkár és Novák Bertalan államvasúti főfelügyelő vezetésével Vas megyében.¹²⁵² A bizottság célja az építéssel kapcsolatos kötelező intézkedések miniszteri megbízásból való lefolytatása. Az egyik legfontosabb módosítás volt, hogy a féltoronyi megálló egy, a helyiek számára kijelölt helyen épüljön fel, mert ehhez kötötték a hozzájárulásukat, illetve a vonal nem a győri, hanem a szombathelyi irányból ágazzon be Kiscellnél az állomásba.¹²⁵³

A sikeres bejárást követően a tényleges kivitelezés is elkezdődött. Az építkezés a kiscell–kenyeri szakaszon vette kezdetét 1897 márciusában.¹²⁵⁴ Eközben a „Fertővidéki Vasút-Részvénytársaság” is megalakult, és megtartotta első közgyűlését Budapesten az V. kerületi Fürdő utca 1. szám alatti Budapesti Bank egyesület székházában, ahol elfogadták az építési

1245 A képviselőház közlekedésügyi bizottságának jelentése a fertővidéki helyi érdekű vasut megtrórtt engedélyezéséről szóló kereskedelemügyi miniszteri jelentésről. In: VKK, 1897. január 8., 4. szám, 35. Vasutaink ügye a Házban. In: SH, 1897. január 13., 9. szám, 3.

1246 SL, SVA 49. Budapesti Bank egyesület Részvény-Társaság. Nagyságos Alispán Úr 1897. február 13.

1247 Majdán 1995/B. 40., Kubinszky 1958, 164. A kis-cell parndorfi vasut. In: SH, 1897. január 15., 11. szám, 3.

1248 Vasutépítés. In: SÚ, 1897. február 6., 29. szám, 2.

1249 Vicinálissaink szubvenciója. In: SÚ, 1897. február 5., 28. szám, 2.

1250 SL, SVA 49. A kereskedelemügyi m. k. miniszter 3814. sz. III. rendelete. 1897. január 30., Pótbejárás. In: SÚ, 1897. február 6., 29. szám, 2.

1251 A fertővidéki vasut pótbejárása. In: SÚ, 1897. február 12., 34. szám, 2.

1252 A fertővidéki vasutról. In: SÚ, 1897. február 25., 45. szám, 2.

1253 SL, SVA 49. Jegyzőkönyv felvettett Kis-Czellben 1897 évi február hó 23-án. A fertővidéki helyi érdekű vasut közigazgatási pótbejárási jegyzőkönyvi kivonata. 1897. február 23. Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára, 405. g/20 doboz. Alispáni különgyűjtemény, vasut tervek. (A továbbiakban: VAML, IV. 20.) a fertővidéki helyi érdekű vasut közigazgatási pótbejárási jegyzőkönyvi kivonata. 1897. február 23.

1254 A Fertővidéki Vasutról. In: SÚ, 1897. március 12., 58. szám, 2.

szerződést. Az építési tőkét 4.336.900 forintban állapították meg.¹²⁵⁵ A közgyűlést követő igazgatósági ülés elnökének Radó Kálmánt, a GYSEV és a Budapesti Bankkegyesület első emberét nevezték ki.¹²⁵⁶ A további tagokat öt nagyobb csoportra lehetett osztani. Az elsőben az állam és az érdekelt települések, vármegyék képviselői találhatók: Gebhardt József soproni polgármester, dr. Baán Endre, Sopron vármegye alispánja, Vidos Kálmán Vas vármegyei főispán, kiscelli főszolgabíró, dr. Károlyi Antal, Vas vármegye alispánja, Pogány József, Moson vármegye alispánja. A másodikban egy helyi vállalkozó volt: a darufalvai Patzenhofer Rudolf,¹²⁵⁷ a cukorgyáros Patzenhofer Konrád testvére. A harmadik csoportot a vasútépítést szorgalmazó országgyűlési képviselők és ügyvédek alkották: dr. Reiter János pándorfalvai ügyvéd, a magyaróvári kerület országgyűlési képviselője¹²⁵⁸ és dr. Pamper Imre nezsideri ügyvéd. A negyedikbe a kivitelező, az egyéb vállalkozók, a kapcsolódó vasúttársaság, a finanszírozást végző bank képviselői és más HÉV-ek igazgatósági tagjai tartoztak: Brenner Vilmos budapesti főmérnök, Gebhardt Gusztáv, a GYSEV alelnöke, a Budapesti Bankkegyesület igazgatósági tagja, Haller József, a Sopron–pozsonyi HÉV engedélyese, Müller Vilmos, a Budapesti Bankkegyesület igazgatósági tagja,¹²⁵⁹ dr. Palugyay Móric országgyűlési képviselő, birtokos, a képviselőház közlekedésügyi bizottságának tagja, a Budapesti Bankkegyesület igazgatósági tagja és Kónyi Manó,¹²⁶⁰ a GYSEV korábbi igazgatósági tagja.¹²⁶¹ Ebből az impozáns névsorból kiténik, hogy ez esetben az engedélyes és a finanszírozást végző Budapesti Bankkegyesület milyen sok taggal képviseltette magát, emellett az igazgatóságban főként a vidéki vasútba befektető, azt szorgalmazó települések, vármegyék előjáróinak, vállalkozóinak és ügyvédeknek a neveit találjuk. Végül a megjelentek elhatározták, hogy még 1897-ben átadják a vasútvonalat a forgalomnak.¹²⁶² A *Soproni Újság* hasábjain 1897 áprilisában már arról lehetett olvasni, hogy az építkezési munkák jól haladnak, hiszen a vönöck–kenyeri szakaszon a földmunkák teljesen készen vannak, míg a munkások a Sopron és Moson vármegyei részeken is „*hasonló buzgalommal dolgoznak*”. A vállalkozó tervei szerint, ha ilyen ütemben folyik a munka, akkor a vicinális október 31-ére üzembe helyezhető lesz.¹²⁶³ A Fertővidéki HÉV utolsó közigazgatási bejárása Novák Bertalan államvasúti főmérnök vezetése alatt 1897. április 2-án történt meg. A kereskedelemügyi miniszter a sopron–pozsonyi vicinális vasúttal közös Nezsider–Pándorfalu szakasz közigazgatási pótbejárását április 21-ére rendelte el.¹²⁶⁴ A szintén Novák vezetésével lezajló cselekményen – a helyieken túl – a nyulasiakat és a pándorfaluiakat is meghívták a nezsideri városházára.¹²⁶⁵ A megjelentek a vonalvezetéssel kapcsolatban semmi kivetnivalót nem találtak, így némi korrekcióra került csak sor.¹²⁶⁶

1255 SL, SVA 49. T. Cim., a fertővidéki vasut részvénytársaság közgyűlése. In: RH, 1897. április 4. 14. szám, 3. A fertővidéki vasut részvénytársaság. In: RH, 1897. április 11., 15. szám, 3. SL, SVA 49. Meghívó. 1897. március 20. A Fertővidéki Vasutról. In: SÚ, 1897. március 12., 58. szám, 3.

1256 A fertővidéki helyi érdekű vasut-részvénytársaság. In: VKK, 1897. április 2., 40. szám, 386.

1257 A Magyar Gyáriparosok Országos Szövetségének igazgatósági tagja.

1258 Sturm Albert: Országgyűlési Almanach. Bp., k. n., 1897. 330.

1259 Galánthai Nagy Sándor (szerk.): Mihók-féle magyar compass: pénzügyi évkönyv, 1897. Bp., k. n. 1898. 131.

1260 A Temesvár–nagyszentmiklósi, a Bicske–székesfehérvár–sárbogárdi, a Körmen–muraszombati és a Pozsonyvármegyei HÉV igazgatósági tagja.

1261 MmL, AI 366. Fertővidéki Helyi Érdekű Vasut Részvénytársaság, 1898. Bp., 1899., Névtár, 1912, 280., 283., 284., 286., 742. Magyarország tisztii cím- és névtára. Bp., Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal, 1886, 527.

1262 A Fertővidéki Vasút-Részvénytársaság közgyűlése. In: SÚ, 1897. április 3., 76. szám, 2–3.

1263 Épülő vasut. In: SÚ, 1897. április 16., 87. szám, 2.

1264 MmL, AI 366. 253. számú kereskedelemügyi ministeri rendelet. 1897. április 15.

1265 MmL, AI 366. Kereskedelemügyi m. k. Minister 24002. számú XII. rendelete. 1897. április 10.

1266 A fertővidéki vasut. In: SÚ, 1897. április 16., 87. szám, 3. ML, AI 366. A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut 335-412 szelv. közti vonalvezetésének közigazgatási pótbejárásáról felvett jegyzőkönyv. 1897. április 21.

A miniszter Fertőszentmiklós és Pomogy között viszont új megállóhelyeket jelölt ki a két település határában, az eszterházaiai kérésére egy megállóhely, míg a széplakiak óhajára egy őrház építésére adott engedélyt. Az Esterházy hercegi uradalom és a süttöri érdekeltek Bregencmajor közelében kívántak rakodó-megállóhelyet létrehozni, a fertőszentmiklósiai a településen végighúzóódó vonal kisebb eltolását kérelmezték.¹²⁶⁷ Dániel miniszternek ezek ellen sem volt kifogása.¹²⁶⁸ Moson vármegye is április 21-én tartotta a közgyűlését, és a képviselők itt döntést hoztak a Fertővidéki HÉV-nek megszavazott 75.000 forintos hozzájárulás felének folyósításáról.¹²⁶⁹ A második, 37.500-os forintos részletet csak a vasút megnyílása után, 1898 áprilisában kérvényezhette a vasúttársaság, miután a kereskedelemügyi miniszter Moson vármegyét kötelezte annak megfizetésére.¹²⁷⁰

Az építkezés nem telt el negatív cselekmények nélkül. Hermann János napszámos felügyelő, miután felvette 1897 nyarán az aznapi fizetését, elszökött. A hatóság ezek után kiadta a körözését.¹²⁷¹ Még ennél is tragikusabb eset volt, hogy Werderits János ácslegény – elővigyázatlanúsága következtében – egy vasúti kocsi alá került, amely szétronscolta a karját. A soproni kórházba szállították, majd ellátták a sebeit.¹²⁷² Mindezek ellenére a vonal kivitelezése nem állt le. Az érdekeltek 1897 júliusában már azt prognosztizálták, hogy a vicinális Fertőszentmiklós és Nezsider közötti része szeptemberre, míg a Nezsidertől Alsóvárosig húzóódó szakasz októberre elkészül, viszont a hátramaradó rész – a nagy földmunkáknak köszönhetően – csak rá egy-két hónappal lesz átadható.¹²⁷³ Nezsider és Barátfalva között a vonal vizenyős és ingoványos területen haladt át. Ez jócskán megnehezítette Fisch Jenő mérnök munkáját, aki végül megbirkózott a nehézségekkel.¹²⁷⁴ Ekkor még úgy tűnt, hogy a HÉV 1897-es üzembe helyezését veszély fenyegeti.

A munkások Répcelak és Fertőszentmiklós között 1897 nyarának végére lerakták a síneket, és a kivitelezők elképzelései alapján a Kiscelltől Boldogasszonyig terjedő vonalat november 1-jével megnyithatják.¹²⁷⁵ Az építkezés közben jutott idő a mulatozásra is, hiszen a fertővidéki vasút mérnöki kara, a helyi uradalom előkelői és számos illusztris személyiség július 17-én Kenyeriben, a Rába-híd mellett egy jól sikerült táncmulatságra gyűltek össze.¹²⁷⁶

A vasútépítés 1897 őszére a befejeződéséhez közeledett, amelynek az egyik bizonyítéka, hogy október 18-án Baán Endre Sopron vármegyei alispán több ember társaságában Fertőszentmiklósról Ivánba, onnan Répceszemerére utazott, így ő volt a Fertővidéki HÉV első utasa.¹²⁷⁷ Ivánban Varga Ferenc polgármester köszöntötte az utasokat, majd

1267 SL, SVA 49. A kereskedelemügyi m. k. minister 32751. számú III. rendelete.

1268 SL, SVA 49. A kereskedelemügyi m. k. minister 19016. számú 97. rendelete. 1897. április 15.

1269 MmL, AI 366. Adóslévl. 1897. április 21., MmL, AI 366. Mosonvármegye alispánja, 44941897. számú beadványa. 1897. április 18.

1270 MmL, AI 366. Fertővidéki Helyi Érdekl. Vasút Részvénytársaság. Nagyságos Pogány József urnak Mosonvármegye alispánjának! 1898. április 26., MmL, AI 366. Kereskedelemügyi m. k. Minister 22105. számú rendelete. 1898. április 4.

1271 A Fertővidéki vasut tolvaja. In: SÚ, 1897. június 19., 138. szám, 3.

1272 Szerencsétlenség vasútépítésnél. In: SÚ, 1897. július 2., 148. szám, 3.

1273 Vasutmegnyitás. In: RH, 1897. augusztus 15., 33. szám, 5. A kisczell-párdorfi vasutról. In: SÚ, 1897. július 18., 162. szám, 4.

1274 A kisczell-párdorfi vasutról. In: DH, 1897. július 15., 56. szám, 5.

1275 A Fertővidéki Vasutról. In: SÚ, 1897. július 22., 165. szám, 2.

1276 Mulatság Kenyeriben. In: SÚ, 1897. július 22., 165. szám, 2.

1277 A kis-czell-párdorfi vasut első utasa. In: RH, 1897. október 24., 43. szám, 2.

a küldöttség délután 4 óra 30 perckor indult vissza Fertőszentmiklóásra.¹²⁷⁸ A munkálatokat megkönnyítő enyhe őszi időjárás is a vicinális még 1897-ben történő átadását segítette. Októberben az optimista jóslatok már arról szóltak, hogy a vonal üzembe helyezése decemberben realizálódhat.¹²⁷⁹ Az építkezés földmunkáit alföldi kubikosok végezték, akikre azért volt szükség, mert a vállalkozókkal együtt járták az országot, és birtokában voltak a kivitelezési folyamat által megkívánt specifikus kompetenciának. Fizetésüket a köbméterenként „kitermelt” föld után kapták. Az ő „*hangyaszorgalmuk*” nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a Fertővidéki HÉV építése gyorsan haladt és ekkor már célegyenesbe érkezett.¹²⁸⁰ Meg kell jegyezni, hogy az alföldi kubikosok mellett helyiek is dolgoztak kiegészítőként és alacsonyabb juttatásért, de ez bérfeszültséget szült a munkák során, és ők nemegyszer támadtak ásóval, kapával a kubikosokra. Az építető így a csendőrség segítségét kérte a munkák zavartalan lefolytatására.¹²⁸¹ Mindazonáltal ez sem veszélyeztette komolyan a kivitelezést. A *Soproni Újság* 1897. évi november 24-ei számában arról lehetett már olvasni, hogy „*a jövő hó folyamán megnyitják a forgalmat a Fertővidéki vasut*”-on. Továbbá a vonal üzemeltetését a GYSEV látja el és a HÉV rendes forgalomnak való átadására és a nyitóünnepségre december 7-én kerül sor.¹²⁸² A négy nappal később megjelenő szám már december 15-ére tette a megnyitó tervezett időpontját.¹²⁸³ Végül a kereskedelemügyi miniszter december 18-ára tűzte ki az átadás dátumát.¹²⁸⁴ A GYSEV nevében Radó Kálmán – a Moson vármegyei alispánnak küldött levelében – bejelentette, hogy várhatóan december 16-án vagy 17-én kerül sor a Fertővidéki HÉV műtanrendőri bejárására, amely végül december 16-án kezdődött meg. A bizottságot szállító vonat ezen a napon indult Pándorfaluból Kiscellbe és 18-án 5 órakor érkezett meg Sopronba, ahol díszvacsera várta a vendégeket este 8 órakor a soproni kaszinó nagytermében.¹²⁸⁵ Ekkor még úgy volt, hogy maga a miniszter, Dániel Ernő fogja levezényelni a bejárást és az átadást, végül Vörös László államtitkár és Mándy László miniszteri tanácsos érkeztek meg az eseményre.¹²⁸⁶ A soproniak már ekkor sokat vártak a megnyíló vonalaktól, így a „pándorfi”-tól is.¹²⁸⁷ Az illetékesek december 15-én kiküldték a díszbédre és az ünnepélyes megnyitóra szóló meghívókat.¹²⁸⁸ Majd másnap lehetett először olvasni a *Soproni Újság*ban az érintett, a 18-ai megnyitóünnepség alkalmából közlekedő vonat menetrendjéről. Ez pontosan 9 órakor indult Kiscellből és az összes állomást és megállóhelyet érintve délután 2 óra 9 perckor érkezett meg Nezsiderbe, majd innen 2 óra 30 perckor indult Sopronba, ahova 5

1278 A kis-czell–parndorfi vasut első utasa. In: SN, 1897. október 21., 6. A kis-czell–parndorfi vasut első utasa. In: RH, 1897. október 24., 43. szám, 2. szám, 2-3.

1279 Vasutaink építése. In: SN, 1897. október 24., 7. szám, 4.

1280 A fertővidéki vasut. In: SN, 1897. október 31., 9. szám, 6.

1281 Lovas 1998, 31.

1282 Megnyíló vasutak. In: SÚ, 1897. november 24., 269. szám, 3.

1283 A fertővidéki vasut állomásai. In: SÚ, 1897. november 28., 273. szám, 3.

1284 A fertővidéki vasut megnyitása. In: SÚ, 1897. december 11., 283. szám, 3.

1285 MmL, AI 366. Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. Nagyságos Alispán úr! 1897. december 9. Vasutaink. In: SÚ, 1897. december 14., 285. szám, 1. A fertővidéki vasut megnyitása. In: SÚ, 1897. december 18., 289. szám, 3. Vasutaink megnyitása. In: SÚ, 1897. december 12., 284. szám, 3.

1286 Vasutaink. In: SÚ, 1897. december 14., 285. szám, 1. A fertővidéki vasut megnyitása. In: DH, 1897. december 16., 100. szám, 6. A fertővidéki vasut. In: GYH, 1897. december 16., 286. szám, 2.

1287 Vasutaink. In: SÚ, 1897. december 14., 285. szám, 1.

1288 A fertővidéki vasut. In: SÚ, 1897. december 15., 286. szám, 3.

óra 30 perckor ért be.¹²⁸⁹ Moson vármegye alispánja is kihirdette az érintett településeken a jeles esemény hírért és az első szerelvény menetrendjét, kérve őket arra, hogy az első vonatot és az azon utazó illusztris személyeket ünnepélyesen fogadják a lakhelyükön.¹²⁹⁰

A sikeres műtanrendőri bejárást követően, 1897. december 18-án sor került a Fertővidéki HÉV ünnepélyes átadására (A VÉGLEGES VONALVEZETÉST LÁSD: MELLÉKLET, 5. ÁBRA). Ezt a vonal minden településén nagy lelkesedéssel fogadták.¹²⁹¹ A helyi sajtó így írt a jeles eseményről: „Az összbemnyomás az volt, hogy a Fertőparti községek teljes mértékben méltányolják és megbecsülik a vasutat, amely első ízben köti össze őket a nagyvilággal és ehhez képest el vannak telve a kormány iránt való elismeréssel és hálával”.¹²⁹² Ettől függetlenül – az ingyenes utazás ellenére is – a lakosság óvatosan szemlélte az első szerelvényt, nem mertek vonatra szállni.¹²⁹³ Az ünnepélyes átadást végül Vörös László államtitkár vezényelte le.¹²⁹⁴ Az este 8 óra után kezdődő és éjszakába nyúló banketten Goldstein Henrik, a vasút akkori üzletvezetője mondta a tószót.¹²⁹⁵ A Fertővidéki HÉV szerelvényei innentől rendszeresen közlekedtek.

A kereskedelemügyi miniszter, a december 16-án végrehajtott műtanrendőri bejárás alkalmával felvett jegyzőkönyvet 1898 januárjában jóváhagyta, és a Vörös államtitkár által – helyette – élőszóban megadott engedélyt megerősítette.¹²⁹⁶ A csapodi vontatóvágány külön szemléje is megtörtént, így a GYSEV annak is megkapta az üzembe vételi engedélyét.¹²⁹⁷ Ezután már csak a vonal műszaki felülvizsgálata szükségeltetett, amelyet Dániel április 14-ére rendelt el.¹²⁹⁸ A Fertővidéki HÉV-et építő vállalat, miután a kivitelezési munkálatokat befejezte, 1898 januárjában az Eszterházán berendezett irodáját elhagyta és Budapestre tette át székhelyét.¹²⁹⁹ A Fertővidéki HÉV engedélyese, a Budapesti Bankegyesület 1898 elején az elsőbbségi részvényeket eladta a GYSEV-nek.¹³⁰⁰

Mindezt összegezve megállapítható, hogy a Fertővidéki HÉV előtörténete a vele szimbiózisban épülő és – egy darabig – működő Sopron–pozsonyi HÉV-vel összehasonlítva nem nyúlik annyira vissza az időben, de e vicinálisnak is megvan a maga érdekes és szövevényes története. Az 1880-as évek elejétől felmerülő, de ekkor még nem a végleges vonalvezetést vizionáló elképzelések, a kellő támogatottság és a tényleges tőke hiányában nem válhattak valóra. A későbbiekben két komoly csoport formálódott ki, az egyik Silberstein Ötvös Adolf vezetésével a kiscell–kapuvár–pándorfalui, a másik Radó Kálmán irányításával a kiscell–eszterháza–fertőszentmiklós–pándorfalui irányt kezdeményezte. Mindkét „engedményesnek” meg volt a maga tábora, és komoly viták és érdekharok bontakoztak ki a végső döntés meghozataláig. Végül látható, hogy Radó több dolognak

1289 A fertővidéki vasut megnyitási menetrendje. In: SÚ, 1897. december 16., 287. szám, 3.

1290 MmL, AI 366. Mosonvármegye alispánja, 100061897. számú beadványa.

1291 A fertővidéki vasut megnyitása. In: SÚ, 1897. december 19., 290. szám, 3.

1292 Lovas 1998, 31.

1293 Uo.

1294 A sopron–pozsonyi, fertővidéki és a magyar–északnyugoti helyi érdekű vasutak megnyitása. In: VKK, 1897. december 22., 152. szám, 1386.

1295 A fertővidéki Vasut megnyitása. In: SÚ, 1897. december 21., 291. szám, 1–2.

1296 A fertővidéki helyi érdekű vasut műtanrendőri bejáráásának megerősítése. In: VKK, 1898. január 16., 7. szám, 67.

1297 SL, SVA 49. A kereskedelemügyi m. kir. minister 8300. számú III. rendelete. 1898. március 12.

1298 A fertővidéki helyi érdekű vasut műszaki felülvizsgálata. In: VKK, 1898. március 23., 35. szám, 355.

1299 SL, SVA 49. Sopron vármegye tekintetes alispáni hivatalának. 1898. január 4.

1300 A fertővidéki vasut elsőbbségei. In: SH, 1898. január 8., 3.

köszönhette a sikerét. Egyrészt tényleges tőke állt mögötte a Budapesti Bankkegyesületen keresztül, másrészt, mint Vas vármegyei főispán, répcelaki földbirtokos és kiváló politikai érzékkel megáldott személy komoly befolyással bírt, sok mindenkit maga mellé tudott állítani. A GYSEV elnöki székét is elfoglalhatta, amely szintén felkarolta e vonal ügyét. Ezután már egyáltalán nem meglepő, hogy az általa lefolytatott lobbitevékenység eredményre vezetett, és a HÉV, a csoportja szempontjából előnyösebb, Kiscellből kiindulva Eszterháza-Fertőszentmiklóson át Pándorfaluig húzódó vonalvezetéssel valósult meg.

5.3.8. A Fertővidéki HÉV funkciói 1920-ig

A Fertővidéki HÉV a sopron–pozsonyi vasúthoz hasonlóan közforgalmú vicinálisként üzemelt, de a kezdeményezők sokkal inkább hangsúlyozták a teherszállítás relevanciáját már a vonal vizionálásának fázisában is. A vicinális megépítésekor ezt kiválóan jelezte a mekszikópusztai és csapodi ipari vontatóvágányok lefektetése is. Emellett a vizsgált vicinálisnak postaszállítási funkciója is volt a kezdetektől, mivel arról a kereskedelemügyi miniszter az engedélyokiratban rendelkezett. A Fertővidéki HÉV ipari és kereskedelmi jellegű funkciója tekintetében a legfontosabb az érintett produktív terület terményeinek, mint például a cukorrépának az elszállítása, hiszen a vasút egyik törzsrészvényese, a petőházi cukorgyár ennek a fő felvásárlója volt. Így az új közlekedési eszköz az Esterházy Hitbizomány pomogyi, vallai, szentandrásai és boldogasszonyi majorjait mintegy hozzákapcsolta a cukorgyárhoz.¹³⁰¹ Továbbá a gabonaszállítás is jelentős volt, de ez az előzővel együtt 1906-ra kocsihányt szült e vonalon is, így bővítések szükségeltettek az egyre fokozódó kereskedelmi igények kielégítése miatt. Több helyen is keskenyvágányú vasutak épültek ezen állomások mellé, elősegítve az azokra való rászállítást.¹³⁰² Ezek közül a legjelentősebb a – végleges hosszát 1916-ra elérő – hansági vasút. Ez ekkorra már a vallai tőzégbányát, a petőházi cukorgyárat, az eszterháza-fertőszentmiklósi vasútállomást és a Hansági-főcsatornán túli, Moson vármegyei Esterházy-birtokokat is hozzákapcsolta a Berg Gusztáv által korábban megépített Kapuvár környéki kisvasúthoz.¹³⁰³ A szállított teher tekintetében kiemelendő az építőanyag, az élő állat, a cukor és a – már említett – cukorrépa, de a kő- és barnaszén, a nyers- és feldolgozott vas, a gabona, a tűzi- és a nyersfa, a liszt, a só, a bor, a dohány, a csont, a rongy, a toll, a sör, a kőolaj, a petróleum, a szesz és a szilva is gyakran szerepelt a fel- és leadott áruk listáján.¹³⁰⁴ Ezzel a Fertővidéki HÉV ipari funkciója egyértelműen tetten érhető.

A megnyitás után is minden kétséget kizáróan látszott – annak ellenére is, hogy ez a kezdetekben nem hozott nagy bevételt –, hogy az utasforgalom sem volt elhanyagolható a vasúton. A kezdetektől két szerelvény közlekedett mindennap oda-vissza. Az egyik

¹³⁰¹ Lovas 1998, 33.

¹³⁰² Wággonhány. In: SN, 1906, november 8., 89. szám, 3. Lovas 1998, 33.

¹³⁰³ Pammer László: A Gazdasági Vasutak. Hansági Vasút: A kapuvári Gazdasági Vasút. In: Kövér István (szerk.): Százéves a vasútigazgatóság Szombathelyen. Vasútvonal történetek, II. kötet. Szombathely. MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság és Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezete, 1995, 610–611.

¹³⁰⁴ E következtetésemet az Adatok a vasutak 1915. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1915. évi összesített eredményeiről című munkák erre vonatkozó részeinek összehasonlításával hoztam meg. In: Adatok a vasutak 1915. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1915. évi összesített eredményekről. Bp., Kereskedelemügyi m. kir. miniszter, 1917. E forrásanyag azonban csak 1915-ig készült el, hiszen a Monarchia felbomlása után ilyet már nem adtak ki.

egy reggel induló személy-, a másik egy kora délutáni vegyes vonat volt. A két végpont közötti átlagos menetidő személyvonattal 4 és fél, vegyes vonattal 6 és fél órát tett ki. Már a legelső menetrend (LÁSD: MELLÉKLET, 32. ÁBRA) szerint is közlekedtek vonatok Kiscell–Sopron és Sopron–Kiscell viszonylatban, így az utasoknak Eszterháza-Fertőszentmiklós állomáson kellett átszállniuk. A két város között 3–4 órás utazással kellett számolni. Emellett a HÉV-nek volt csatlakozása Budapest, Székesfehérvár, Szombathely, Csorna, Győr, Kismarton, Vulkapordány, Magyaróvár, Pozsony, Bécs irányába is.¹³⁰⁵ A HÉV átadása után a specializált, turisztikai funkciója is hamar kidomborodott, ugyanis a vonal mentén feküdt Boldogasszony település, amely kegytemploma a Mária-ünnepeken vonzotta a tömegeket, tehát búcsú járóhelynek minősült.¹³⁰⁶ A vasút személyforgalmát növelte az is, hogy egyre többen vették igénybe a HÉV-et vásárba járásra. A vonal mentén több vásártartó hely is volt. Fertőszentmiklóson, Pomogyon, Nezsiderben, Kiscellben és Répceszemerén országos vásárokat tartottak, és volt arra példa, hogy a GYSEV az érdekeltek kérésére különvonatot is indított Pomogyra e kiemelt fontosságú eseményre.¹³⁰⁷ Mindez a vasút vásárba járó, turisztikai funkcióját erősítette. Thirring Gusztáv e vonal esetében is készített a turisták számára egy útikalauzt. A kirándulók ennek segítségével a vicinális mentén található összes települést és az onnan elérhető helyek látványosságait könnyen fellelhették, és a túrákhoz szükséges praktikus információkat is megtudhattak az érintett területtel kapcsolatban.¹³⁰⁸ Ez is jól bizonyítja, hogy a vonalat a kikapcsolódni és túrázni vágyó személyek és családok is igénybe vették, továbbá azt is, hogy a HÉV-et üzemeltető társaság a lehető legjobban meg kívánt felelni a társadalmi igényeknek.

Az utasszám és a szállított teher mennyiségének emelkedése a vizsgált HÉV-en szinte folyamatos volt 1897-től 1913-ig (LÁSD: MELLÉKLET, 6., 7. ÁBRA), és ez egyértelműen jelezte a vonal fontosságát és funkcióinak sokszínűségét.¹³⁰⁹ Mindent összevetve megállapítható, hogy a Fertővidéki HÉV fő szállítási profilja és funkciói is kialakultak az első világháború kitöréséig.

A fertővidéki vasút funkciója 1914-et követően valamelyest megváltozott. A vicinális a frontvontaltól való távolság miatt nem bonyolított le rendszeres katonai forgalmat, de hadimenetrend volt érvényben.¹³¹⁰ A vonalnak igazán akkor lett logisztikai jelentősége, amikor megnövekedett a szállítmányok száma a Boldogasszony mellett felépült hadifogolytábor miatt.¹³¹¹ Az ide szállított – főként szerb és orosz – hadifoglyokat

1305 Eredeti menetrend 1898-ból. In: Lovas 1976, 67.

1306 Lovas 1998, 32–33.

1307 Fertő-Szt.-Miklós. In: S, 1901. szeptember 5., 203. szám, 3. Országos vásárok. In: SN, 1902. augusztus 19. 190. szám, 3. Különvontat a pomogyi vásárra. In: SN, 1902. február 21., 43. szám, 4.

1308 Thirring Gusztáv: Sopron és a Magyar Alpok. Úti kalauz. Sopron, DTE, 1911, 218–221.

1309 E következtetésemet a Magyar Statisztikai Közlemények a Magyar Szent Korona országainak vasútjaira 1897-től 1899-ig vonatkozó kötetekből és az Adatok a vasutak 1915. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1915. évi összesített eredményekről című munkák erre vonatkozó részeinek összehasonlításával hoztam meg. In: A Magyar Szent Korona országainak vasutjai 1897., 1898. és 1899. évben Bp., a Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, é. n., Adatok a vasutak 1915. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1915. évi összesített eredményekről. Bp., Kereskedelemügyi m. kir. minister, 1917. E forrásanyag azonban csak 1915-ig készült el, hiszen a Monarchia felbomlása után ilyet már nem adtak ki.

1310 Helyi vonatok közlekedése. In: SN, 1914. augusztus 15., 5.

1311 Locsmándi Szabolcs: A határon átnyúló vaspálya. A GYSEV fejlődése és szerepe a határ menti kapcsolatokban Eisenstadt (Kismarton) – Sopron térségben. In: Tér és Társadalom, 2009, 2. szám, 139.

az Esterházy-birtokokon dolgoztatták.¹³¹² Jelentős továbbá a területen megtermelt, Szentendrason, Vallán és Pomogyon a vasútra feladott széna is. Ez a hadsereg fronton lévő csapatainak lovait látta el takarmánnyal.¹³¹³ Emellett az élelmiszert – főként káposztát, konzerveket, burgonyát, lisztet – szállító szerelvények is mindennaposak voltak a vonalon.¹³¹⁴ A háború végül nem érte el a vonalat, de hatásaként bekövetkezett a szerelvények és az infrastruktúra lepusztulása. Ennek következtében előfordult, hogy a forgalom leállt rövid időre. Elmondható, hogy a Fertővidéki HÉV-nek az első világháború alatti években stratégiai funkciója is volt a fogoly- és élelmiszer-szállításon keresztül.

Trianon mindenképp fordulópontot jelentett a Fertővidéki HÉV történetében, hiszen bár vonalcsonkításra ekkor még nem került sor, a döntéshozó hatalmak Ausztriának ítélték meg a 109,16 kilométeres vicinális Pomogy és Nezsider közötti 45,04 kilométeres szakaszát. Majd hosszas tárgyalások és kompromisszumok eredményeként 1923. augusztus 1-jén a GYSEV újra megkapta az egész pályatest üzemeltetését, de igazából egységes vonalról már nem beszélhetünk.¹³¹⁵ Ez aztán a korábbi funkcióinak a lassankénti átalakulását idézte elő.

5. 4. A Sopron–kőszegi HÉV építéstörténete

5.4.1. Az első elképzelések

Az északnyugat-dunántúli térség két jelentős, korábbi szabad királyi városát, Sopront Kőszeggel összekötő vasút terve már a meglévő bécsújhely–soproni vonal, Nagykanizsa irányába történő továbbvezetése alkalmával felmerült.¹³¹⁶ Ez az elképzelés ebben a formában nem vált valóra, hiszen a Déli Vasút végül Kőszeg elkerülésével Szombathelyen keresztül vezette a vonalát Nagykanizsára, amelyet egész hosszában 1865-ben adtak át a forgalomnak.¹³¹⁷ A két város vaspályán való egymáshoz kapcsolásának terve ezt követően jó időre lekerült a napirendről. Majd 1873-ban, a gazdasági recesszió évében ismét napvilágot látott egy, ezt a viszonylatot preferáló ötlet. Ürményi Pál vállalkozó és érdektársai egy Soprontól Kőszegen, Szombathelyen, Csáktornyan, Varasdon és Sziszeken át egészen az akkori török határig vezetendő vonalra kaptak előmunkálati engedélyt a kereskedelemügyi minisztertől.¹³¹⁸ Ez azonban hamar megghiúsult, hiszen a gazdasági válság ideje alatt nem volt igazából realitása egy ilyen komoly vaspálya kiépítésének. A két város közötti kötőpályás összeköttetés létrejöttére így sokat kellett még várni.

1312 Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára. VI. 435., 162. doboz. A Győr–Sopron–Ebenfurth vasút (GYSEV) Soproni Igazgatóságának iratai 1872–1948. (A továbbiakban: SL, GYSEV VI. 435.) A fertővidéki HÉV közlekedési naplója. 1916. január, 1916. február 22., 1916. április 4., Lovas 1998, 33.

1313 Zwickl 2011, 64

1314 SL, GYSEV VI. 435. A fertővidéki HÉV közlekedési naplója. 1916. január 20., 1916. június 12., 1917. november 6.

1315 Lovas 1998, 33–34.

1316 A sopron–kőszegi vasút. In: SH, 1896. október 23., 243. szám, 1–2.

1317 Majdán 1987, 66.

1318 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1873. július 24., 30. szám, 237. Sopron város tanácsterméből. In: S, 1873. július 12., 28. szám, 2.

A későbbi Sopron–kőszegi HÉV-vel kapcsolatos első igazi áttörést az akkori vasút-építési követelményeken könnyítő 1880. évi XXXI. és az 1888. IV. törvénycikk hozta meg, aminek következtében egyfajta helyiérdekűvasút-építési láz vette kezdetét hazánkban. Ekkor, az utolsó elképzelés után 15 évvel, 1888-ban a két északnyugat-dunántúli település között megépítendő vaspálya terve újból napirendre került. Ez év december 19-én az illetékes miniszter egy évre szóló előmunkálati engedélyt adott Hannibál József országgyűlési képviselőnek *„a szabadalmazott déli vasut soproni állomásából kiindulva, Nyék, Nagy-Barom, Közép-Pulya, Felső-László, Kéthely községek határain át a (már meglévő) kőszeg–szombat helyi érdekű vasut Kőszeg állomásáig vezetendő helyi érdekű vasutvonatra”*.¹³¹⁹ Az elképzelést a környék lakossága pozitívan fogadta, hiszen 1889 januárjában a *Sopron* hasábjain az „engedményes” tervét támogató cikk jelent meg Miletics János oszlopi plébánosnak, a sopron–pozsonyi vasút egyik lelkes támogatójának tollából.¹³²⁰ Vas vármegyében ekkorra több vicinális vasutat is átadtak már a forgalomnak, amelyek a helyiek anyagi támogatásának hiányában nem épülhettek volna meg. Miletics Sopron szemére hánytva, hogy a város mindössze *„erkölcsi támogatást”* kíván adni az új szakasz létrehozásához, ellentétben a vasi településekkel, ahelyett hogy a helység szempontjából mindenképp előnyt jelentő közlekedési eszköz megépítését pénzzel segítené.¹³²¹ Miközben a társadalomnak egyre nagyobb volt az elvárása a tervezett HÉV megépítésével kapcsolatban. Hannibál 1889. június 5-én *„a tervezett sopron–kőszegi vasutvonal Nyék és Lakfalva határai közt fekvő egyik, a kiindulástól mintegy 12 kilométernyire fekvő pontjától Ritzing és Lakompak határait érintőleg, továbbá a Soprontól Bánfalva-Brennberg érintésével a lakompak-kaboldi (Ritzing) kőszénbányáig vezetendő”*¹³²² helyiérdekű vasútra is egy évre szóló előmunkálati engedélyt kapott. Ezzel a korábban vizionált vonalvezetést további két, az illetékes miniszter által engedélyezett szakasszal toldotta meg. Az „engedményes” nem tétlenkedett ezután sem, hiszen öszre az előmunkálatokat teljes mértékben befejezték, és már a pontosan megtervezett tereprajz is a kezdeményező rendelkezésére állt. Hannibál prognózisa szerint a közigazgatási bejárás után rögvest megkezdhetik az építkezést, és így akár 1890 végére átadhatják a vasutat a forgalomnak.¹³²³ Időközben a miniszter a vonal technikai bejárására Heim Sándor miniszteri tanácsost jelölte ki, de ebből egyelőre nem lett semmi. Sopron ekkor már egyre nagyobb lehetőséget látott e vasútban, hiszen a brennbergi vonalon keresztül olcsón lehetett volna szállítani az ott kibányászott szenet a városba. Ennek tükrében Sopron 50.000 forintnyi törzsrészevényjegyzést szavazott meg arra az esetre, ha Hannibál 1892. április 1-ig kiépítteti a kívánt szakaszt.¹³²⁴

Hannibál József mellett 1890 elején új érdektárs jelent meg: a Van Severen Wollmann komanczai kereskedőcég. Az „engedményes” e külföldi vállalat kezére juttatta volna a vállalkozást, és ezen keresztül biztosítottak vélte a projekt finanszírozását. Majd Baross Gábor egy évvel meghosszabbította a Hannibálnak korábban megadott két előmunkálati engedélyt, de igazi előrelépés nyárig nem történt a vasút ügyében. Augusztusban már

1319 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1888. december 23., 154. szám, 1147.

1320 Sopron–kőszeg I. In: S, 1889. január 12., 4. szám, 1.

1321 Sopron–kőszeg II. In: S, 1889. január 23., 7. szám, 1.

1322 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1889. június 9., 69. szám, 708.

1323 A sopron–kőszegi vasut. In: S, 1889. október 16., 83. szám, 3.

1324 A kőszeg–soproni vasut. In: S, 1889. november 16., 92. szám, 2.

arról lehetett olvasni, hogy a vonal közigazgatási bejárása újra napirendre került. A tavalyi koncepciótól eltérően Markó miniszteri titkárt nevezték ki a feladat végrehajtására.¹³²⁵ Szeptemberben sor is került az eseményre, de Lakatos miniszteri titkár vezetésével.¹³²⁶ Mindezek ellenére az év végére lelohadt a lelkesedés a vasút megépítése iránt, és ezt a helyi sajtóorgánum „stagnáló” állapotként aposztrofálta.¹³²⁷ Ennek ellenére a kereskedelemügyi miniszter 1890 decemberében Hannibálnak és érdektársának előmunkálati engedélyét – a már leírt vonalvezetéssel – további egy évre meghosszabbította.¹³²⁸

A következő évben, 1891-ben aztán még inkább megtorpanni látszott a vicinális ügye. Komolyabb előrelépés nem történt, kivéve, hogy a kereskedelemügyi miniszter újabb egy évvel megtoldotta Hannibálék előmunkálati engedélyét.¹³²⁹ Az „engedményes” lelkesedése alábbhagyott a projektet illetően, amely annak volt betudható, hogy a külföldi tőke felvétele nagy ellenkezést váltott ki sokakból, míg belföldi nem volt, és ennek köszönhetően Hannibál nem tudta a tervét megvalósítani.¹³³⁰ Ezután, 1892-ben már Bobula János országgyűlési képviselő és a Van Severen Wollmann kereskedő cég kapta az újbóli, egy évre érvényes előmunkálati engedély meghosszabbítását az ismert viszonylatban.¹³³¹ Hiába volt a kezdetekben lelkes Bobula, neki sem sikerült realizálnia – a tényleges tőke hiányában – a tárgyalt vicinális vasutat. A tervezett HÉV ügye ekkor egy időre megtorpan, de nem kellett sokat várni az újabb elgondolásig.

A kőszegi sajtóban 1895-ben lehetett újból egy Sopront Kőszeggel összekötő HÉV-ről olvasni. E helyütt a soproniak céljakként azt fogalmazták meg, hogy vármegyéjük „nagy vidékét” Kőszeggel összekössék, de ehhez a helyi társadalom a korábbi meghíúsulás után meglehetősen pesszimistán állt már.¹³³² Reménykedésre adott okot Radó Kálmánnak, a GYSEV igazgatósági székébe való kerülése, aki egy nagyszabású, az egész Dunántúlt behálózó helyi érdekű vasúti rendszer egyesítését kívánta elérni, emellett a tervbe vett vasutakat megépíttetni, beleértve a sopron–kőszegit is.¹³³³ A *Soproni Hírlap* ennél sokkal optimistább cikket közölt, amely szerint Radó közbenjárásának köszönhetően a tervezett vicinális hamarosan megvalósulhatott.¹³³⁴ Mindeközben Sopronban az előljárók egyre inkább felismerték a létrehozandó vonal előnyeit. A várost tekintve a vasút mind ipari, mind közgazdasági szempontból óriási előnnyel járhatna, elodázása viszont kiszámíthatatlan veszteségeket generálhat. Sopron egy minden irányból gravitáló kereskedelmi gócpontként funkcionálhatna, ha ez a HÉV is megépülne, és ezt – a cikk írója szerint – korábban a település maradi gondolkodása hiúsította csak meg.¹³³⁵ A városban azonban

1325 Kubinszky 1958/B, 354., Előmunkálati engedély. In: VKK, 1890. január 10., 5. szám, 89. A sopron–kőszegi vasut. In: S, 1890. augusztus 9., 64. szám, 4.

1326 A sopron–kőszegi vasut. In: S, 1890. szeptember 24., 77. szám, 3.

1327 Uj vasutaink. In: S, 1890. november 26., 95. szám, 1.

1328 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1890. december 31., 157. szám, 1493.

1329 Előmunkálati engedély. In: VKK, 1891. december 30., 155. szám, 1367–1368. Vasut. In: S, 1892. január 3., 1. szám, 3.

1330 Kóvér 1983, 149.

1331 A kereskedelemügyi magyar kir. min. által 1893. január 1-étől március 31-éig kiadott a Vasuti közlekedési közlöny-ben kihirdetett vasuti előmunkálati engedélyek jegyzéke. In: VKK, 1893. április 16., 46. szám, 430.

1332 Uj vicinális vasut. In: Kőzeg és Vidék (A továbbiakban: KéV), 1895. május 26., 21. szám, 2.

1333 Vasuti tervek. In: KéV, 1895. június 30., 26. szám, 2.

1334 Sopron nem volt, de lesz. In: SH, 1895. december 2., 278. szám, 1.

1335 Vasutainkról. In: SH, 1895. december 5., 280. szám, 2.

inkább a vulkapordány–pozsonyi és az eszterháza–soproni vonal foglalkoztatta a vezetőket, így addig, míg az a két vicinális nem épül meg, egyértelművé vált, hogy a vasút Kőszeg irányába sem realizálódhat.¹³³⁶

Hiába volt tehát a sok próbálkozás, egyik sem valósult meg a kellő támogatottság és pénzügyi háttér megléte nélkül. Egy dolog ennek ellenére biztossá vált, van tétje a két várost összekötő vasút megépítésének, és profitábilis vállalkozásként üzemelne, ha megfelelő vonalvezetéssel jönne létre. Ahhoz, hogy az érdekelt felek és az „engedményes” konszenzusra jussanak, még sok időnek kellett eltelnie.

5.4.2. Elmozdulás a holtpontról és az érdekek ütközése

A Sopront Kőszeggel összekötő vicinális létrehozásának Drexler József és Lenck Kálmán ügyvédek személye adott újabb lendületet, akik soproniként és a Soproni Építő és Földhitelbank Rt. képviselőiként a két település közötti vonalra előmunkálati engedélyt kértek a minisztertől.¹³³⁷ Drexlerék a hivatalos dokumentum kibocsátása előtt sem tétlenkedtek. Az 1896. június 23-án, Locsmádon összehívott értekezleten Pöschl Péter helyi plébános ismertette a megjelent települések – Peresznye, Horvátzsidány, Locsmánd, Horvátgyirót, Udvard, Pordány, Alsópulya és Olmód – képviselői számára a vasúti tervét. A találkozó jó hangulatban zárult, a megjelentek egyhangúlag támogatták Lenckék koncepcióját.¹³³⁸ A *Kőszeg és Vidéke* ezután azonnal hírül adta, hogy több község is kiáll a vasút megépítése mellett, amellyel Kőszeg akár egy közlekedési csomóponttá is válhat, hiszen a várost az ausztriai Edlitzcel¹³³⁹ összekötő pálya nyomjelzése már elkezdődtek.¹³⁴⁰ Lenck Kálmán és Drexler József soproni lakosok megkapták a „győr–sopron–ebenfurti vasut soproni állomásától Balf, Kőpháza, Nagy-Czenk, Német-Keresztúr, Küllő, Alsó-Péterfa, Hasfalva, Nyék (vagy Harácsony), Lakfalva, Lakompak, Ueperd, Szent-Márton, Nyujtal-Kukerics, Csáva, Felső-Pulya, Alsó-Pulya (esetleg Mávard), Pervány, Frankó, Borsmonostor, Alsó-László és Kéthely községek érintésével Kőszegig vezetendő”¹³⁴¹ helyiérdekű vasútra szóló előmunkálati engedélyt egy évre az illetékes minisztertől. Hannibál és Bobula elképzelésétől így eltérő vonalvezetéssel kelt életre a Sopront Kőszeggel összekötő vasút korábbi terve. Ennek az egyik új eleme, hogy a vonal a GYSEV és nem a Déli Vasút soproni állomásába ágazna be.

Időközben egy új terv is nyilvánosságra került. A korábbi kiscell–kapuvár–pándorfalvai vonal engedélyese, Silberstein Ötvös Adolf budapesti újságíró, miután meghíúsult ezen elképzelése, egy Soprontól Bánfalván, Harkán, Nyéken, Borisfalván, Középpulyán, Alsópulyán és Répcekehelyen át egészen Kőszegig vezetendő HÉV-re kapott előmunkálati engedélyt egy évre a kereskedelemügyi minisztertől.¹³⁴² A vonalat a közös hadügyminiszter

1336 Létesülhetnek-e a Sopron vármegye területén tervezett helyi érdekű vasutak. In: SH, 1896. május 13., 110. szám, 1–2.

1337 Kubinsky 1958/B, 354., Vasutaink. In: SH, 1896. június 9., 130. szám, 2–3.

1338 A sopron–kőszegi vasut. In: SH, 1896. június 24., 143. szám, 3.

1339 A Kőszeg-Edlitzcel összekötő vaspálya több próbálkozás ellenére végül sosem valósult meg. In: Hahnenkamp 1994, 203–208.

1340 Kőszeg vasuti gőcpont. In: KéV, 1896. június 28., 26. szám, 3.

1341 Előmunkálati engedély. In: KéV, 1896. július 26., 30. szám, 3. Előmunkálati engedély. In: VKK, 1896. július 24., 89. szám, 841. Vasúti előmunkálati engedély. In: SH, 1896. július 21., 165. szám, 3. Sopron–kőszegi vasut. In: KéV, 1896. augusztus 2., 31. szám, 2.

1342 Új vasut a vármegyében. In: SH, 1896. szeptember 26., 220. szám, 3.

hadászati szempontból is relevánsnak minősítette, ezzel ő is felkarolta az ügyet.¹³⁴³ Így már két csoport is pályázott egy időben arra, hogy Sopron és Kőszeg között a régóta kívánt helyi érdekű vasutat megépítse. Ezt követően azonban Silberstein figyelme egyrészt – vélhetően – a kiscell–kapuvár–pándorfalui tervre irányult inkább, másrészt kellő támogatottság és tényleges tőke hiányában letett e koncepciójáról.

Drexlerék annak tudatában, hogy saját érdekeiket érvényesíteni tudták, elkezdték a tervük támogatóinak sorát bővíteni. Először a Soproni Kereskedelmi és Iparkamara-hoz intéztek egy beadványt, és kérték a testületet, hogy nyilvánítsa az általuk vizionált vasútvonalat iparilag, kereskedelmileg és forgalmilag kedvezőnek, ezzel is propagálva elképzelésüket.¹³⁴⁴ A kamara véleménye szerint a tervezett vicinális nemcsak a vonalat érintő vidék, hanem a két végpont szempontjából is pozitív hatással bírna, nem véletlen, hogy a sopron–nagykanizsai pálya kiépítése óta nem került le a napirendről.¹³⁴⁵ Lenckék ezután Sopron város vasúti bizottságát keresték fel szubvenció után folyamodva. A testület hasonló álláspontra helyezkedett, mint a kamara, kiemelkedően fontosnak ítélte meg a vicinális létrehozását, ezért 100.000 forintot meg is szavazott e célra.¹³⁴⁶ A tagok kikötötték, hogy csak akkor jár az összeg, ha 1899-ig elkezdik a kivitelezést, illetve ha a város az igazgatóságban képviseltesse magát. Ezt követően már a város közgyűlése döntött a tétel végleges elfogadásáról,¹³⁴⁷ amely heves viták után végül jóváhagyta a bizottság által a vasútnak megítélt 100.000 forintot és annak feltételeit.¹³⁴⁸ Sopron városa egyértelműen kiállt Drexlerék és a HÉV mellett, de ez csak a kezdet volt, az „engedményeseknek” több támogatót is meg kellett győzniük. Ezt követően Sopron vármegye következett, amelynek állandó válaszmánya – elismerve a létesítendő kötött pálya súlyát – 70.000 forintot szavazott meg a két engedményesnek, ha az építés két éven belül megkezdődik.¹³⁴⁹ Megállapítható, hogy 1896 végére – a helyi társadalom által korábban sokat kritizált – Sopron városa és a vármegye már teljes mellszélességgel a HÉV létesítése mellett állt.

A következő év egy, a sopron–kőszegi vasút relevanciáját taglaló írással indult a soproni helyi sajtóban. Ebben a cikk szerzője azt hangoztatta, hogy a Felsőpulyai járás a modern közlekedési eszközök hiányában egy teljesen elzárt terület, viszont a kedvezőtlen terepviszonyok igencsak megnehezítik a vasútépítést és jócskán emelik annak költségeit is. A forgalom a két végpont között ennek ellenére biztosított lenne, hiszen nagyságrendileg 40.000 fő lakik itt, emellett fejlett gazdaságilag, főként az állattenyésztést tekintve, továbbá a terület erdőben, szénben, kőben, agyagban és kavicsban gazdag, illetve a lakosság nagy része iparral és kereskedelemmel foglalkozik. A vicinális hiányában az itteni termék

1343 Előmunkálati engedély. In: KéV, 1896. október 4., 40. szám, 2.

1344 A sopron–kőszegi vasútügyével. In: SH, 1896. október 10., 232. szám, 3.

1345 Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára. 1903. XV. 31., IV. 1403. d. 18. doboz. Sopron város tanácsának iratai. (A továbbiakban: SL, SVTI 1403., 18.) Soproni kerületi és kereskedelmi iparkamara 5164. számú 896. rendelete. 1896. október 8. A sopron–kőszegi vasút. In: SH, 1896. október 23., 243. szám, 1–2.

1346 SL, SVTI 1403., 18. Jegyzőkönyv. 1896. október 23.

1347 100000 forint a kőszegi vasútra. In: SH, 1896. október 24., 244. szám, 3.

1348 A sopron kőszegi vasút. In: SH, 1896. november 3., 252. szám, 2.

1349 A sopron–kőszegi vasút. In: SH, 1896. november 21., 268. szám, 2.

külföldre – főként Ausztriába – szállítják, így a magyar lakosság nem részesülhet ebből. Sopron és az „engedményes” most már Vas vármegye pozitív döntésében bízott, hiszen ezzel a vonal ténylegesen is létesülhetett volna.¹³⁵⁰

A kereskedelemügyi minisztériumból időközben kedvezőtlen válasz érkezett a város által megszavazott szubvencióról. Mivel a két város összekötésével kapcsolatban több tervezet merült fel, és ezek csak az előmunkálat stádiumában voltak, így nem igazából lehetett megállapítani a végleges vonalvezetést. Ennek folytán a miniszter Sopron közgyűlésének döntését nem fogadhatta el, annál is inkább, mert az két személynek szavazta meg a támogatást, és egy későbbi iránymódosítás alkalmával ez jogi vitákhoz vezethetett volna. Emellett a miniszter elvi szinten elfogadta a HÉV támogatását, de csak akkor, ha a végleges vonalvezetés kialakul.¹³⁵¹ A soproni közgyűlés így semmisnek minősítette korábbi határozatát, és akkor kívánta újratárgyalni a kérdést, ha a tervezett vonal minden eleme kikristályosodik.¹³⁵²

Drexlerék motivációja viszont e kedvezőtlen hír hallatán sem csökkent. Stein Miklós főmérnök és építési vállalkozó – Cziegler Aladár, Pelei Lajos és Kopf János mérnökök társaságában – 1897 áprilisában megkezdte a vizionált vasút nyomjelzési munkálatait az „engedményesek” megbízásából. Ezenfelül számos soproni polgár fordult Drexlerhez anyagi hozzájárulást ajánlva, ezzel is segítve elképzelésének megvalósulását.¹³⁵³ Az előmunkálatok gyorsan haladtak előre, amikor a kereskedelemügyi miniszter ismételten meghosszabbította Drexler és Lenck előmunkálati engedélyét további egy évre, de bővült az engedményesek sora Mechle József, Schladerer Alfréd, Steiner Ignác soproni „*tőkepénzesekkel*” és Stein Miklós budapesti mérnökkel is. A trasszírozási munka ekkor már a végéhez közeledett.¹³⁵⁴ A közvélemény ennek ellenére továbbra sem igazán hitt a vasút létrejöttében. Ennek egyik oka, hogy maga Kőszeg városa sem adta hozzájárulását egyelőre a vasúthoz. Továbbá a kedvezőtlen terepviszonyok olyannyira növelték az építési költséget, hogy sokan emiatt elképzelhetetlennek tartották a vicinális megépítését.¹³⁵⁵ A kőszegiek érdeklődésének hiánya ellenben cseppet sem tántorította el az „engedményeseket”. Drexler és társai a nyomjelzési munkálatok befejeztével közigazgatási bejárás iránti kérelmet nyújtottak be a kereskedelemügyi miniszterhez.¹³⁵⁶ Időközben Drexler Szombathelyen járt, ahol bemutatta az alispánnak a vasúti tervezetét, bízva annak támogatásában.¹³⁵⁷ Majd a csoport egy jelentéssel próbálta meg az általuk tervbe vett vonal gazdaságosságát és jelentőségét hangsúlyozni. Ebben a tagok kifejtették, hogy a HÉV 100.000 embert érintene a vidéken, fellendítené az ipart és olcsó munkaerőt biztosítana a két városnak. A teherforgalomnál főleg a mezőgazdasági és erdészeti termékeket (például Brennberg részére bányafa Lakompakról), szőlőkarókat, a németkeresztúri forrás üdítő hatását

1350 Gönczy 1901, 81., Sopron–kőszegi vasut. In: SH, 1897. január 6., 4. szám, 1.

1351 Sopron–kőszegi vasut. In: SÚ, 1897. február 5., 28. szám, 2.

1352 A sopron–kőszegi vasutról. In: SÚ, 1897. február 21., 42. szám, 1.

1353 A sopron–kőszegi vasut munkálatai megkezdése. In: SÚ, 1897. április 23., 92. szám, 3.

1354 Vasuti előmunkálatok. In: KéV, 1897. május 2., 18. szám, 3., SL, SVTI 1403., 18. Kereskedelemügyi m. k. Minister 42249. számú rendelete. 1897. július 22., A sopron–kőszegi vasutra. In: SÚ, 1897. július 23., 166. szám, 2. A sopron–kőszegi vasut. In: KéV, 1897. augusztus 1., 31. szám, 3.

1355 Sopron–kőszegi vasut. In: KéV, 1897. augusztus 22., 34. szám, 3.

1356 Vasutbejárása. In: SÚ, 1897. november 28., 48. szám, 3. A sopron–kőszegi vasut. In: SÚ, 1897. december 19., 290. szám, 3.

1357 A sopron–kőszegi h. é. vasut. In: SÚ, 1897. december 3., 277. szám, 3.

savanyúvizét, a Felső- és Alsópulya környéki kőbányák bazalttermelését és az érintett települések városforgalmát emelték ki.¹³⁵⁸ Ebből is látható, hogy nagy tétje volt gazdaságilag e vicinális kiépítésének, hiszen az érintett terület bővelkedett a természeti forrásokban.

A következő év elején, 1898. január 13-án aztán Novák Bertalan miniszteri felügyelő érkezett váratlanul Sopronba, hogy a tervezett vonal nyomjelzési munkálatait ellenőrizze. Ezt hamar végre is hajtotta, hiszen háromnapos bontásban, először Soprontól Németkeresztúrig, majd onnan Lakompakig, végül Pulyától Kőszegig járta be a vonalat.¹³⁵⁹ Ez arra engedett következtetni, hogy a minisztériumban is élénken érdeklődnek a HÉV létrehozása iránt.¹³⁶⁰ Majd a sikeres procedúrát követően a kereskedelemügyi miniszter a sopron–kőszegi helyi érdekű vasút közigazgatási bejárásának időpontját 1898. március 14-ében határozta meg, amikor a bizottság 9 órakor Sopron városházának üléstermében gyülekezik.¹³⁶¹ Ennek vezetésével a miniszter Halászy László segédtitkárt bízta meg.¹³⁶² Sopronban a kedvező hír hallatán a vizionált vonal támogatói még inkább aktivizálódtak. Időközben Baán Endre alispán vezetésével a vármegye törvényhatósága február végére azt tervezte, hogy előmunkálati engedélyt kér egy Sopron és Kőszeg közötti vicinális kiépítésére.¹³⁶³ Az előjáró szerint ez azért lenne sokkal jobb ötlet, mert a magánvállalkozók helyett az érdekeltek építenének, és az engedélyt egy hatósági személy kérné ki a kormánytól. A koncepció értelmében a vonal nem Sopronból, hanem Balfról indulna, mert egy már meglévő pályával parallel módon húzódó sín párnak nem lenne értelme. Innen menne a vicinális Kópházáig, a nagycenki cukorgyárig, majd Rótfalván át egészen Kőszegig. Az építést minden településen egy bizottság támogatná, és csak egy megbízható vállalat folytathatná le a kivitelezést. Ez kizárólag az érdekeltek, így például az Esterházy herceg vasútja lenne, akik jócskán profitálhatnának ebből. A vasút üzemét az emberek elégedettségét eddig méltán kivívó GYSEV látná el. Az alispán érvelését az állandó választmány meggyőzőnek titulálta, így elfogadták e javaslatot.¹³⁶⁴ A következő lépcsőfok a közgyűlés hozzájárulása volt. Ezt nagy várakozás előzte meg az elképzelés ismertetése után.¹³⁶⁵ A kőszegieiek is értesültek Baán tervéről és pozitívan fogadták, hiszen ez a vonal gyors megvalósulásához vezethetett volna.¹³⁶⁶

Időközben sor került a Drexlerék által vizionált HÉV közigazgatási bejására is.¹³⁶⁷ Halászy az érdekelt felekkel való tárgyalás alkalmával meggyőződött arról, hogy a bemutatott vasúttervezet teljes mértékben megfelel a vidék érdekeinek.¹³⁶⁸ Semmilyen kifo-

1358 Sopronmegyei Naptár az 1899. évre. Sopron, Litfass utódja Rötting Gusztáv, é. n. (a továbbiakban: Sopronmegyei Naptár 1899), 82., Kubinsky 1958/B, 355.

1359 A sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1898. január 16., 3. szám, 2. A sopron–kőszegi vasút. In: SH, 1898. január 14., 10. szám, 3.

1360 A sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1898. január 16., 3. szám, 2.

1361 A sopron–kőszegi helyi érdekű vasút közigazgatási bejárása. In: VKK, 1898. február 13., 19. szám, 199.

1362 Vasút közigazgatási bejárása. In: KéV, 1898. február 20., 8. szám, 2.

1363 Sopron–kőszegi h. é. vasút. In: SH, 1898. február 13., 35. szám, 4.

1364 A sopron–kőszegi h. é. vasút. In: SH, 1898. február 25., 45. szám, 3.

1365 A sopron–kőszegi vasút. In: SH, 1898. február 27., 47. szám, 2–3.

1366 Sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1898. március 6., 10. szám, 2.

1367 Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Z1652. Sopron–Kőszegi HÉV Rt., 1898–1949. (a továbbiakban: MOL, SK HÉV), 1. doboz, a sopron–kőszegi helyi érdekű vasút közigazgatási bejárásáról felvett jegyzőkönyv. 1898. március 14–19., Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára, IV. 405g21. Alispáni különügyjtemény, vasút tervek. A sopron–kőszegi helyi érdekű vasút közigazgatási bejárásáról felvett jegyzőkönyv, 1908. március 14–19. (A továbbiakban: VAML, SK HÉV, a sopron–kőszegi helyi érdekű vasút közigazgatási bejárásáról felvett jegyzőkönyv, 1908. március 14–19.)

1368 Közigazgatási bejárás. In: KéV, 1898. március 20., 12. szám, 2.

gást sem emeltek a vasút létesítése ellen.¹³⁶⁹ A bejárás egy bankettel végződött Kőszegen a „*Strucz-szálló*” emeleti helyiségében, ahol a vonal támogatói és a minisztérium képviselői áldomást ittak a vizsgálat tárgyát képező vonalra.¹³⁷⁰

A kőszegieket és az engedélyeseket ezután az foglalkoztatta már leginkább, hogy oldható meg a vonal finanszírozása. Tudvalévő, hogy korábban Sopron vármegye 70.000, míg Sopron város 100.000 forintot szavazott meg a vasút létesítésére, az esetben, ha a HÉV pályája közvetlenül Sopron állomásába ágazik be.¹³⁷¹ Drexlerék ezenfelül Kőszeg segítségét is kérték, számszerűen 35.000 forintot. A város képviselő-testületétől függött, hogy megadják-e az óhajtott összeget. A közvélemény egyértelműen a szubvenció elfogadása mellett foglalt állást, hiszen a kiépítendő vicinális egyértelműen a település fejlődését irányozhatná elő.¹³⁷² Kőszeg tanácsa ennek folytán elhatározta, hogy támogatja a vasutat, de az „engedményesek” által megjelölt összeg helyett csupán 20.000 forintot helyezett kilátásba.¹³⁷³ Ezzel gyakorlatilag egy időben egy olyan cikk is napvilágot látott a *Kőszeg és Vidéke* sajtóorgánumban, amelyben a szerző a vonallal kapcsolatban nemcsak a pozitív, hanem a negatív hatásokra is felhívta a figyelmet. Ennek egy eleme az volt, hogy a Kőszeg–szombathelyi HÉV kiépülése után, ha ez a vicinális is létrejön, Kőszeg nem funkcionál többé végállomásként, így a ki- és beszálló utasok kereslete is eltűnik, nem mellékesen e HÉV inkább Sopron város és vármegye érdekeit szolgálja. A város tehát még csak „*egy krajczárt sem adhat*” a vasútra.¹³⁷⁴

Eközben Baán Endrének az általa előirányzott előmunkálati engedélyre nem kellett sokat várnia. A kereskedelemügyi miniszter megadta a kért felhatalmazást az alispán mozgalmának egy Sopronból – Nagycenkől kiágazólag Lakompak irányába – Kőszegig vezetendő helyi érdekű vasútra egy évre. Ekkor már nyilvánvaló volt, hogy a tervezett vonal kiépítését az végezheti, akinek a tervét az Esterházy herceg is propagálja. A soproniak értesülése szerint Drexler és Lenck konzorciuma volt a legesélyesebb erre.¹³⁷⁵ A kőszegiek értesülvén a hírről, már nem voltak annyira optimisták a vonal mielőbbi üzembe helyezését illetően.¹³⁷⁶ A soproniak közben reagáltak a kőszegi lapban megjelent antipropagandára. Az, hogy a város végponti státusza megszűnne, egyáltalán nem eredményezne káros hatást. Akik Szombathelyre vagy onnan máshova utaznának, ugyanígy felkeresnék Kőszeget, sőt, akik Sopronba vagy Bécsbe tartanak, azoknak a település lesz az utazásuk kiindulópontja, mert olcsóbb lesz a viteldíj, mint a Déli Vasúton. A soproniak reménykedtek abban, hogy az általuk óhajtott vonal másik desztinációs pontja nem fogja ellenezni tervüket a jövőben.¹³⁷⁷ A kőszegiek rögvest válaszoltak is a soproniak bírálatára. Ebben megfogalmazták, hogy bár a Kőszeg–szombathelyi HÉV-nek lényegesen nagyobb összeget, 150.000 forintot szavaztak meg, ez óriási terhet rótt a településre. Szerintük a hegyes-völgyes vidéken létrehozandó, a két várost összekötő vicinális építési költsége

1369 A sopron–kőszegi h. é. vasút. In: SH, 1898. március 22., 66. szám, 2.

1370 Vasuti lakoma. In: KéV, 1898. március 20., 12. szám, 2.

1371 SL, SVTI 1403. 18. 4812. 1898. 116. kgv. 1898. április 23.

1372 Sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1898. április 3., 14. szám, 1–2.

1373 Sopron–kőszegi vasút. In: SH, 1898. április 5., 77. szám, 2.

1374 A sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1898. április 9., 15. szám, 1–2.

1375 Vasutelőmunkálati engedély. In: KéV, 1898. április 17., 16. szám, 2. A sopron–kőszegi vasút új engedélyese. In: SH, 1898. április 9., 80. szám, 2.

1376 Vasutelőmunkálati engedély. In: KéV, 1898. április 17., 16. szám, 2.

1377 A sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1898. április 24., 17. szám, 1–2.

még ennél is nagyobb lenne, így nem érzik profitábilis vállalkozásnak. Nem mellékesen a helyiek panaszkodnak a „pusztuló iparos-osztály”-uk és „tönkre menő szőlőbirtokos”-aik folytonosan csökkenő pénzügyi potenciálja miatt.¹³⁷⁸

Ez idő alatt az alispán az előmunkálati engedéllyel a kezében azonnal hozzálátott a pontos vonalvezetés meghatározásához. A legfőbb szempontok között az olcsóság, a gazdasági érdekek és a jövedelmezőség szerepeltek.¹³⁷⁹ A vármegye köztörvény-hatósági közgyűlése elhatározta, hogy a nyomjelzési munkálatok elvégzésére – paradox módon – Drexler Józsefet és társait kéri fel. Ezzel a régi és az új engedményesek között tulajdonképpen fúzió jöhetne létre, és a Németkeresztúrtól Sopronig terjedő nyomjelzési költségekre 6000 forintot szavaztak meg.¹³⁸⁰ A vasút kiépítésére így több „engedményes” is pályázott, és ez a versengés visszavetette az egész akciót. A városi közgyűlés és annak előkészítő tanácsa nehéz döntés előtt állt.¹³⁸¹ Végül mégis csak Drexler Józsefnek és érdektársainak a vonalvezetését támogatták, mivel ez Sopronra nézve sokkal előnyösebb lett volna minden tekintetben, egyúttal 100.000 forintos részvényjegyzést is előirányoztak a tervezett HÉV-re.¹³⁸² A *Sopronban* közben Drexlernek is megjelent egy írása, amelyben azt próbálta meg bebizonyítani, hogy a Nagycenk felé vezető vonal egyáltalán nem lenne olcsóbb, mint a németkeresztúri irány. Ezzel a pálya mindösszesen 1 kilométerrel lenne rövidebb, és ez a különbség nem eredményezhet 200.000 forinttal kisebb költséget, ahogy azt korábban megírták. Emellett a vasút a nagycenki cukorgyárat sem kerülné ki, mert a gyár a Déli Vasúton keresztül a Kópházánál tervezett állomáshoz kapcsolódhatna. Az alispán tervét a közvélemény ekkorra már teljes mértékben irracionálisnak ítélte, mivel az a Sopron–kőszegi HÉV-re nézve minden előnyös versenyt kizárna a társaság monopóliuma miatt.¹³⁸³ Ennek tükrében a vasúti bizottság egyértelműen elvetette Baán tervezetét, mert az nem létesítene közvetlen összeköttetést Sopronnal, így a városra nézve nem lenne kedvező hatású. Ez a testület sokkal inkább preferálta Drexler javaslatát, és ezt az előkészítő tanács a közgyűlés elé terjesztette.¹³⁸⁴ Az alispán elképzelése nem az etikai szempontokat tartotta szem előtt, hanem kizárólag az anyagi előnyök élveztek prioritást. Ez megpecsételte a sorsát, és végleg lekerült a napirendről.¹³⁸⁵

Ezt követően Sopron vármegye felhívására Lenck és Drexler kész volt az új nyomjelzési munkálatokat elvégezni, és azokat 3 hónapon belül benyújtani. A tervezet szerint a munkálatoknak a GYSEV nagycenk-hidegségi megállóhelye előtti kiágazásból, a nagycenki iparvasút felhasználásával Németkeresztúrig, és a lakompak–sopronszentmártoni szakasznál Veperdet és Kaboldot megközelítőleg kell elkészülniük.¹³⁸⁶ Drexler és társai aztán megkapták az építési engedélyt, majd nem sokkal később neki is láttak

1378 A sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1898. május 1., 18. szám, 1–2.

1379 Sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1898. május 15., 20. szám, 2.

1380 Vasútügy. In: KéV, 1898. június 8., 23. szám, 2. A sopron–kőszegi vasút. In: SH, 1898. június 1., 123. szám, 2.

1381 Sopron–kőszegi vasút. In: SH, 1898. április 24., 117. szám, 2.

1382 SL, SVTI 1403. 18. 4812.1898. számú 112. kgy. 1898. április 16.

1383 Sopron–kőszegi vasút. In: SH, 1898. május 17., 112. szám, 1–2.

1384 Sopron–kőszegi vasút. In: SH, 1898. július 1., 123. szám, 2.

1385 A sopron–kőszegi vasút. In: SH, 1898. április 24., 117. szám, 2.

1386 A sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1898. július 10., 28. szám, 2.

a nagycenk–németkeresztúri vonalrész trasszírozásához.¹³⁸⁷ A kereskedelemügyi miniszter további egy évvel meghosszabbította Lenckék előmunkálati engedélyét, amelyben egy Sopronból kiinduló, Balfon, Kópházán, Nagycenken, Németkeresztúron, Küllön, Alsópéterfán, Hasfalván, Nyéken vagy Harácsnyon, Lakfalván, Lakompakon, Veperden, Sopronszentmártonon, Nyújtálon, Kukoricson, Csáván, Felsőpulyán, Alsópulyán, esetleg Udvardon, Perványon, Frankón, Borsmonostoron, Alsólászlón és Répcekehelyen át egészen Kőszegig húzódó vonalra kaptak felhatalmazást az „engedményesek”, azzal a kiegészítéssel, hogy az új vasutat Kabold és Kishársfalva határait is terjesszék ki.¹³⁸⁸ Ezt követően 1898 novemberében sor került a sopron–kőszegi vonal németkeresztúri változatának közigazgatási bejárására. Ezt az érdekeltek Halászy László miniszteri segédtitkár és még számos prominens személy társaságában tartották meg Sopronban.¹³⁸⁹ Az itt megjelenő hadügyminisztériumi képviselő aggályait fejezte ki a vármegye tervével kapcsolatban, amely a vasutat péage-vonal segítségével szándékozik kiépíteni. E pályát akkor hadászati szempontból kettős vágánnyal kellene ellátni, de ezt az „engedményes” anyagilag nem bírná el. Miután Drexler ezt tudatta a miniszterrel, az a péage-vonalhoz szükséges második vágány tervének mielőbbi beterjesztését szorgalmazó rendeletet intézett Sopronvármegyéhez.¹³⁹⁰

Az érdekeltek 1899-ben ismételten egy lépéssel közelebb kerültek a vasút megépüléséhez, hiszen a kereskedelemügyi miniszter május 9-ére kiírta a vonal engedélyezési tárgyalását.¹³⁹¹ A kitűzött napon Mándy Lajos miniszteri tanácsos elnökletével megtartották a vitát, amelyen a Kőszeg–szombathelyi HÉV-et Szálybély Gyula udvari tanácsos és Markovits József képviselte, de megjelent Baán Endre Sopron vármegyei alispán, Gebhardt József soproni polgármester és az „engedményesek” is.¹³⁹² Lenck és Drexler érdektársainak a tervezete szolgált a tárgyalás alapjául. Eszerint a vizionált vonal a GYSEV soproni állomásából kiágazólag Harka, Németkeresztúr és Lakompak községeken át vezetne a Kőszeg–szombathelyi HÉV kőszegi állomásáig. Ez a vonalvezetés viszont nem érintené a Soproni-hegység brennbergi kőszéntelepeit, ezzel egyúttal a leküzdhetetlennek tűnő terepakadályok és az ezekből fakadó óriási költségek is eltűnnének. Sopron, Kőszeg és Harka–Kópháza csatlakozó állomásain kívül a kőszegi sörgyár, Németkeresztúr, Alsópéterfa, Nyék, Harácsny, Doborján, Lakompak, Sopronszentmárton, Csáva, Felsőpulya, Felsőlászló és Rótfalva községek mentén további megállóhelyeket vizionáltak. Így a megjelentek egy 57,6 kilométer hosszú, szabványos nyomtávú gőzüzemű vasútvonal tervét fogadták el, és ennek a tényleges építési és üzletberendezési költségeit 2.378.000 forintban határozták meg. A tőkét törzs- és elsőbbségi részvények kibocsátása révén kívánták beszerezni.¹³⁹³

1387 Sopron–kőszegi vasút. In: SH, 1898. július 29., 171. szám, 3. Vasutügy. In: KéV, 1898. július 31., 31. szám, 2.

1388 SL, SVTI 1403. 18. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 48576. számú rendelete. 1898. július 20. Vasutügy. In: SH, 1898. augusztus 7., 32. szám, 2.

1389 MOL, SK HÉV, 2. doboz, a sopron–kőszegi h. é. vasút sopron–nagycenk–németkeresztúri vonalváltozatának közigazgatási bejárásáról felvett jegyzőkönyv. 1898. november 7.

1390 Sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1898. december 24., 52. szám, 2.

1391 Engedélyezési tárgyalás. In: KéV, 1899. április 23., 17. szám, 2.

1392 MOL, SK HÉV, 1. doboz, Sopron–kőszegi helyi érdekű vasút engedélyezési tárgyalási jegyzőkönyve. 1899. május 9., Engedélyezési tárgyalás. In: KéV, 1899. május 14., 20. szám, 2. Vasutengedélyezési tárgyalás. In: S, 1899. május 9., 106. szám, 3.

1393 Vasút-állomások. In: KéV, 1899. május 21., 21. szám, 2. A sopron–kőszegi helyi érdekű vasút engedélyezési tárgyalása. In: VKK, 1899. május 14., 58. szám, 542.

Miután az illetékes miniszter kibocsátotta az építési engedélyt, Drexlerék további támogatások után néztek. Először Vas vármegye alispánjához juttatták el a kilométerenként 2000 forintos támogatást előírányozó kérvényüket. A vasút teljes hosszából ez mindösszesen 8 kilométert jelentene, így összesen 16.000 forintos szubvenciót óhajtottak a vármegyétől. Ezután Kőszeg városát kérték 30.000 forint értékben törzsrészvények jegyzésére. Ennek elbírálása a település képviselő-testületének a kezében volt.¹³⁹⁴ A tanács viszont a korábbi javaslatát, tehát a 20.000 forintos jegyzést terjesztette a közgyűlés elé, amelyet az meg is szavazott.¹³⁹⁵ Itt azonban a procedúra nem ért véget. A kőszegiek egy vasútellenes csoportja a döntés után fellebbezést nyújtott be, „*formai, anyagi és elvi*” okokból kifogásolva a képviselő-testület e határozatát. Legfőbb indokaik között szerepelt, hogy a tárgykör nem kapott országosan előírt publicitást, a vállalkozás anyagilag nem biztos, hogy megtérülne, Sopron vármegye és a rendeki térség a kőszegi piacra érkező embercsoportjait Sopron felé fogja gravitálni, Kőszeg kedvezőtlen anyagi helyzete miatt óriási terhet róna ez a városra és a kiépítendő HÉV inkább Sopronnak és a vármegyének a hasznára lenne.¹³⁹⁶ Sopron ez idő alatt megerősítette a vasútnak korábban megszavazott 100.000 forintját, azzal a feltétellel, ha a tervezett vasút egyenesen a GYSEV soproni állomásába vezet be.¹³⁹⁷ Bár 1900 áprilisában a kereskedelemügyi miniszter jóváhagyását adta a tervezett vonal kiépítéséhez,¹³⁹⁸ a vasút terve a Vas megyeiek részéről ekkor inkább ellenkezést váltott ki, mivel Sopron város konkurenciájának az erősödését látták ebben, így nem propagálták a megépítését.

Ennek a véget nem érő érdekharcnak és vitázásnak meg is lett az eredménye, a vasút terve egyre kevésbé foglalkoztatta a közvéleményt, hiszen mind többen vélték úgy, hogy az érdekeltek újfent elodázzák a vasút ügyét. Ez a huzavona addig tartott, mígnem a Drexlerék mögött álló Építőbank 1901 őszén megbukott,¹³⁹⁹ és ez e tervet is végleg aláasta.

5.4.3. Az újabb próbálkozások

Az újabb holtpontra egy 1902-ben, a *Sopron* napilapban megjelent cikk törte meg. Ebben a szerző szerint a Sopront Kőszeggel összekötő vasútvonalat újfent meg kellene fontolni, hiszen az a város rossz gazdasági helyzetén javíthatna. A „*Ganz és társa cég*” terve ekkor már egy lényegesen olcsóbban kivitelezhető, villamos meghajtással ellátott HÉV kiépítése volt, miután e vaspálya inkább személy- és postaforgalmat bonyolítana le, nem teherszállítást. A tervezett vonal mellett lennének a vicinális megépítéséből profitáló üzemek, hiszen a lakompaki gőz- és fűrészmalom és a csávai hercegi agyagipari gyár is bekapcsolódhatna a közlekedés vérkeringésébe. Mindezen túl a vonal turisztikai jelentőséggel is bírhatna, mert Kabold, mint klimatikus gyógyhely savanyúforrásaival, várával, „őzondús” fenyveseivel és Lanszér várral, bizonyosan sok látogatót vonzana,

1394 A sopron–kőszegi vasút. In: S, 1899. május 19., 114. szám, 2. Vasutügy. In: KéV, 1899. december 3., 49. szám, 2.

1395 Törzsrészvények jegyzése. In: KéV, 1899. december 17., 51. szám, 2.

1396 A kőszeg–soproni vasút. In: KéV, 1900. február 4., 5. szám, 2.

1397 SL, SVTI 1403. 18. Jegyzőkönyvi kivonat, 1899. december 23.

1398 MOL, SK HÉV, 1. doboz, Kereskedelemügyi m. kir. Minister 16273. számú V. rendelete, 1900. április 18.

1399 Kubinszky 1958/B, 355–356.

akik vásár- és ünnepnapokon e helyeken pihennének.¹⁴⁰⁰ Ilyetén módon a soproniak újra felvetették a két várost összekötő helyiérdekű vasút szükségességét, és első ízben kiemelték a tervezett vicinális várható társadalmi hatásait is a turizmussal kapcsolatban. Ennek ellenére e felhívás csak süket fülekre talált.

A vonal történetét illetően a következő érdemleges esemény 1903-ban történt, amikor a kereskedelemügyi miniszter május 11-én az 1896. évi július 7-én Drexlernek, Mechlének, Steinernek, Schladerernek és Lencknek kiadott, de időközben lejárt előmunkálati engedélyét Stein Miklós vállalkozó mérnökre átruházta és egy évre megújította egy, a GYSEV soproni állomásából kiinduló Balf, Kópháza, Nagycenk, Németkeresztúr, Küllő, Alsópéterfa, Hasfalva, Nyék vagy Harácsony, Lakfalva, Lakompak, Veperd, Sopronszentmárton, Sopronújlak, Nemestelek, Csáva, Felsőpulya, Alsópulya, esetleg Udvard, Pervány, Frankó, Borsmonostor, Alsólászló, Répcekehely községek érintésével egészen Kőszegig vezetendő gőzüzemű helyiérdekű vasútra.¹⁴⁰¹ Majd Hieronymi Károly miniszter 1904 májusában ezt újabb egy évvel meghosszabbította.¹⁴⁰² Kezdetben bizakodásra adhatott okot, hogy Stein mögött – Kubinszky Mihály véleménye szerint – budapesti tőkecsoport állt, és ennek is köszönhette azt, hogy a későbbiek során neki sikerült a vállalkozást tető alá hoznia.¹⁴⁰³ Ezt követően az „engedményesek” mérnökei decemberben már a kőszegi vasútállomás területét mérték fel azért, hogy a beágazás megállapításához az adatokhoz hozzájussanak. Ebből a helybéliek arra következtettek, hogy a vasút megépítése újfent napirendre került.¹⁴⁰⁴ Ennél konkrétabb előrelépés nem volt az ügyben, úgy ahogy 1905-ben sem, annak kivételével, hogy a miniszter Stein előmunkálati engedélyét újból egy évvel meghosszabbította.¹⁴⁰⁵ Az „engedményes” május 9-én kapta meg az ismételt felhatalmazást, hogy a korábban elfogadott vonalvezetéssel helyiérdekű vasutat létesítsen, egyúttal a miniszter október 11-én 60 napos határidővel építési biztosíték megfizetésére kötelezte az építetőt,¹⁴⁰⁶ de – ezzel együtt – ez az év is eltelt komolyabb történések nélkül.

Ekkor újfent úgy tűnt, hogy „füstbe megy a terv”, hiszen teltek az évek és nem volt előrelépés. A közvélemény egyre pesszimistább lett a vasút későbbi kiépülésével kapcsolatban. Az érdekeltek nem hagyták ezt annyiban és aktivizálódtak, így átlendítették a vicinális ügyét végre a holtpontján.

1400 Sopronmegyei Naptár 1899. 68., a sopron–kőszegi vasút. In: SÚ, 1902. február 8., 32. szám, 1–2.

1401 SL, SVTI 1403. 18. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 30003. számú V. A. rendelete, MOL, SK HÉV, 1. doboz, Kereskedelemügyi m. kir. Minister 30003. számú V. A. rendelete. 1903. május 11., Előmunkálati engedély. In: VKK, 1903. május 29., 64. szám, 535. Előmunkálati engedély meghosszabbítása. In: S, 1903. május 20., 65. szám, 3.

1402 SL, SVTI 1403. 18. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 27.987. számú III/2. rendelete. 1904. április 29., Előmunkálati engedély. In: VKK, 1904. május 11., 57. szám, 534. A sopron–kőszegi vasút. In: S, 1904. május 11., 57–58. szám, 5.

1403 Kubinszky 1958/B, 356.

1404 A sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1905. január 1., 1. szám, 2.

1405 A sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1905. június 4., 23. szám, 3., A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1905. május 21., 61. szám, 4.

1406 SL, SVTI 1403. 18. Kereskedelemügyi magy. kir. Minister 30.060. számú rendelete. 1905. május 9., MOL, SK HÉV, 1. doboz, Kereskedelemügyi magy. kir. Minister 30.060. számú rendelete. 1905. május 9., Előmunkálati engedély. In: VKK, 1905. május 19., 60. szám, 495. A sopron–kőszegi vasút. In: Vasvármegye (a továbbiakban: Vvm), 1905. május 20., 115. szám, 3. MOL, SK HÉV, 1. doboz, Kereskedelemügyi m. kir. Minister 1905. október 11-ei rendelete.

5.4.4. A pénzügyi háttér nehézkes megteremtése

A nagy áttörés 1906-ban következett be a vasút ügyében. Februárban Töpler Kálmán soproni polgármester városi képviselőkből álló értekezletet hívott össze a sopron–kőszegi vasút támogatása tárgyában. Itt kedvező döntés született, hiszen a képviselők hozzájárultak ahhoz, hogy a korábban már egyszer megszavazott összeget ismételten a közgyűlés elé terjesszék újbóli elfogadásra, mivel a régi határozat hatályát veszítette az időben el nem kezdődő építkezés miatt.¹⁴⁰⁷ A kőszegiek vasúttal kapcsolatos pesszimista véleménye közben enyhülni kezdett. Habár a helybeliek továbbra is attól tartottak, hogy a vasút a városra nézve forgalmi szempontokból hátrányos lesz, egyetértettek abban, hogy ezt valamilyen módon ellensúlyozni kellene. Ennek egyik legjobb megoldása, hogy a kőszegi lakosok is jegyeznek számukra hasznot hozó részvényeket. Egyértelmű volt az is, hogy Sopron vármegyéből is sokan fogják a várost desztinációjuként választani, és ez az áruszállítással együtt biztosan élénkíthetné a helyi piacot. A vonal kiépítését igenis támogatniuk kell a kőszegieknek, mert a későbbiekben jócskán profitálhatnak belőle. Időben jött ez a felismerés, hiszen a HÉV még soha nem került ilyen közel a megvalósuláshoz. Az eddigi támogatók listája is egyre tekintélyesebb volt, Esterházy Miklós herceg nemcsak fő részvényjegyzőként (200.000 korona), hanem saját területeit is hajlandó lett volna már bérmentve a vasút rendelkezésére bocsátani. Emellett a magyar állam is támogatta volna a vállalkozást (728.400 korona), és saját kezelésébe kívánta venni a sopron–kőszegi vicinálist, végül Vas és Sopron vármegyék és Sopron városa is nagy összeggel álltak a vasút létesítése mellé.¹⁴⁰⁸ Mindeközben Stein megbízást kapott a kormánytól arra, hogy tárgyaljon az érdekeltekkel az 1909-re átadandó vasút támogatásáról. Az engedélyes e tárgykörben Kőszegen járt diszkussziót folytatni a polgármesterrel, aki kilátásba helyezte, hogy a képviselő-testület elé viszi a kérdést ismételten, de előreláthatólag a korábban megszavazott 40.000 koronás támogatást helybenhagyják.¹⁴⁰⁹ Ugyanekkor Stein Vas vármegye törvényhatóságához is intézett egy kérvényt, és az előírányzott 40.000 korona mellé ugyanilyen összegben törzsrészvények jegyzését is kérte.¹⁴¹⁰ Ilyen kedvező előjelek után az érdekharc csillapodni látszott, és mindenki a kompromisszumos megoldásra törekedett. A közvélemény is egyre bizakodóbb lehetett a tervezett vicinálist illetően, hiszen ezzel egy nagy lépéssel került közelebb a térség a HÉV megépítéséhez.

Az 1906 februárjában Sopronban megtartott közgyűlésen a képviselők a korábban megszavazott szubvenció megújításáról tárgyaltak. A tanács 200.000 koronányi¹⁴¹¹ törzsrészvényjegyzést terjesztett a fórum elé, olyan feltétellel, hogy a vasút a bazaltot kedvezményes áron köteles szállítani a városnak, az „engedményes” a biztosítékot az év végéig tegye le a polgármesternek, egy bizottsági tagnak biztosítsanak helyet, a vonal közvetlenül ágazzon be a GYSEV állomásába, más vasúttal csak akkor fuzionálhat, ha Sopron város is beleegyezik abba. Nagy vita alakult ki e tárgykörben, végül a képviselő-

1407 Értekezlet a kőszeg–soproni vasút ügyében. In: SN, 1906. január 25., 7. szám, 3.

1408 Esterházy herceg és a sopron–kőszegi vasút. In: Vvm, 1906. február 17., 38. szám, 3. A vasút. In: KéV, 1906. február 18., 7. szám, 1–2.

1409 A kőszeg–soproni vasút. In: Vvm, 1906. február 16., 37. szám, 3.

1410 A kőszeg–soproni vasút. In: Vvm, 1906. február 17., 38. szám, 2.

1411 A koronát Wekerle Sándor reformjával 1892-ben vezették be, de csak 1900. január 1-től vált kötelezővé a koronával törtéendő számítás. A korábbi forint 1:2 arányban viszonyult a koronához, tehát ez utóbbi pont a dupláját érte. Így a források tükrében én is a koronát használok ezen időponttól kezdődően.

lők túlnyomó többséggel 50.000 koronát szavaztak meg mindösszesen a vasútra, arra hivatkozva, hogy az eredeti összeg túl nagy terhet róna Sopronra, és annak megtérülésére nincs garancia.¹⁴¹² A döntés mögött az is állhatott, hogy a város tisztában volt a Stein mögött álló tőkecsoporttal, így nem támogatta ezt olyan mértékben, mint a korábbi, Drexlertől származó elképzelést.¹⁴¹³ A képviselők ezt az összeget is különböző feltételekhez kötötték: a támogatást csak akkor folyósítják, ha már elkezdődött az építkezés, illetve, ha a vicinális saját vágányon ágazik be a soproni állomásba.¹⁴¹⁴ Stein Miklós nem hagyta annyiban a döntést. Újfént egy 200.000 koronás támogatást kérvényező levelet intézett a városhoz, mert enélkül a vasút nem valósulhatott volna meg. Ezzel egy időben a vármegyéhez is küldött beadványt e tárgyban.¹⁴¹⁵ E helyütt azt kérte, hogy járuljanak hozzá az alaptőkéhez 170.000 koronával, mert hamarosan ki kell fizetnie a 214.000 koronányi biztosítékot.¹⁴¹⁶ A kereskedelemügyi miniszter március végéig adott haladékot az „engedményesnek”, hogy az óvadékot letegye. Stein Vörös László államtitkárnak megígérte, hogy addig Sopron város és vármegye hozzájárulása realizálódik, de ha ez nem következik be, akkor az állam által e célra lekötött összeget más vicinálisra használja fel. A városi tanács ennek tudatában újra előkészítette a vasút ügyét. Az „engedményes” emellett a Soproni Kereskedelmi és Iparkamarához is küldött egy, a testület erkölcsi támogatását kérő beadványt, hiszen az 1890-es években már egyszer kiemelték a létesítendő vonal jövedelmezőségét, így győzve meg a kétkedőket. Ezenfelül Stein kérte a kamarát, az érdekelt községeket, a gyárosokat, az iparosokat, a takarékpénztárakat, illetve egyéb gazdasági egyesületeket vasúti törzsrészvények jegyzésére.¹⁴¹⁷ Kőszeg város képviselő-testülete is ülést tartott ezzel párhuzamosan, és a tagok végül megszavazták a kért 40.000 koronás segítyt, de azzal a kitételrel, hogy a vonal a rőtfalva-rendeki állomást nem metszhetné, mert a kirschlagi vasútépítés esetén az a városra nézve negatív hatással lenne. Támogatják a vicinalist, ha annak irányvonala Kőszeg érdekeire nézve kedvező lesz.¹⁴¹⁸ Sopronban az „engedményesek” ez idő alatt – meggyőzve a közgyűlés 200.000 koronát leszavazó tagjait – arra hivatkoztak, hogy bár a Sopron–pozsonyi és a Fertővidéki HÉV-ek nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket, hiszen forgalmat vontak el a várostól, a kőszegi vasút azonban igenis kedvező hatású lehet. Ennek legfőbb oka a bazalt olcsó, e HÉV-en keresztül megvalósuló beszerzése, de nem elegendő az olcsó díjszabás, hanem garanciák is kellenek. A bányatulajdonosoktól, így az Esterházy hercegtől, Felsőpulya községtől és Rohonczy tábornoktól ilyen jellegű nyilatkozatokra lenne szükség, és ezeket az engedélyesnek kellene kilobbiznia e személyektől.¹⁴¹⁹ Ha ez realizálódna, Sopron város közgyűlése is máshogy állna a dolgokhoz. Vármegyei szinten viszont sokkal optimistábbak voltak Sopronban. A képviselők hozzájárultak – a már egyszer 1896-ban megajánlott – 140.000

1412 A kőszeg–soproni vasút. In: Vvm, 1906. március 2., 49. szám, 2. A kőszeg–soproni vasút ügye. In: SN, 1906. március 1., 17. szám, 5.

1413 Kubinsky 1958/B, 356.

1414 MOL, SK HÉV, 1. doboz, Jegyzőkönyvi kivonat, 1906. február 28.

1415 A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1906. március 8., 19. szám, 2.

1416 A kőszeg–soproni vasút tervezete. In: Vvm, 1906. március 8., 54. szám, 3.

1417 A sopron–kőszegi vasút terve. In: SN, 1906. március 15., 21. szám, 4.

1418 Kőszeg város és a soproni vasút. In: SN, 1906. március 11., 20. szám, 4.

1419 A sopron–kőszegi vasút ügye. In: SN, 1906. március 18., 22. szám, 4.

koronányi értékpapír jegyzéséhez, a kőszegi vasút törzsrészvényeiből az útalap terhére, de az összeget csak a törvényes építési engedély átvétele után folyósítják az építetőknek, és a HÉV igazgatóságában a vármegye egy képviselőjének is helyet követelnek.¹⁴²⁰

Ekkor Kőszegen – értesülve a soproni eseményekről – a város közgyűlése a korábban előirányzott 40.000 korona helyett most semmit sem szavazott meg. Steinnek – így Sopron mellett – Kőszegre is újból fel kellett keresnie. A vasi közvélemény a döntés ellenére már teljes mértékben támogatta a vasutat, és erre szólította fel a másik városban élőket is, mert bár lehet, hogy a harkai országút mentén található virágzó üzletek forgalma megcsappan, de az nem lesz mindenre hátrányos, és különben is a közérdek a mérvadó.¹⁴²¹ Sopron pénzügyi bizottsága ennek ellenére nem javasolta a közgyűlésnek, hogy 50.000 korona feletti hozzájárulást szavazzon meg.¹⁴²² Hiába a kőbányákból származó várható haszon, ez nem tudja feledtetni a másik két HÉV fuccsát.¹⁴²³ A közgyűlésen így nagy meglepetésre nem lehetett számítani. Ennek tükrében ott a korábban előirányzott 50.000 koronás támogatást hagyták jóvá.¹⁴²⁴ Sopronban ekkor végleg megakadni látszott a vasút finanszírozása. Steinnek ettől függetlenül sürgősen össze kellett gyűjtenie a szükséges pénzt, mert a kereskedelemügyi miniszter igényeinek is meg kellett felelnie azzal, hogy az építés kaucióját záros határidőn belül lerakja, különben más vállalkozó kapja meg az engedélyt.¹⁴²⁵

Ennek függvényében Stein Miklós újabb előterjesztést intézett Kőszeg város képviselő-testülete felé, és ebben olyan javaslattal állt elő, hogy a vasút támogatása a város részéről kölcsönfelvétel nélkül is működhetne. Ez úgy lett volna kivitelezhető, hogy az „engedélyes” a Kőszeg–szombathelyi HÉV-vel lép fúzióra. Kőszegnek 1500 db törzsrészvénye van a vasútnál, amelyből 500-at Stein az új vasútrészvényekre kér, a fennmaradó 1000-et a sopron–kőszegi vicinális kiépítése esetében teljes névértékben átveszi.¹⁴²⁶ Ezenfelül biztosítana a városnak két igazgatósági tagot, továbbá azt, hogy a határszéligen kiépítendő szakaszt péage-vonalként átengedi, mert ő nem támogatta Rőtfalva elkerülését.¹⁴²⁷ Az értekezlet résztvevőit Steinnek sikerült meggyőznie, akik egyre nagyobb reménnyel voltak a kiépítendő HÉV iránt.¹⁴²⁸ Emiatt Sissovit Miklós kőszegi polgármester rendkívüli képviselő-testületi ülést hívott össze.¹⁴²⁹ A *Kőszeg és Vidéke* helyi sajtóorgánium meglehetősen pozitívan nyilatkozott erről az új lehetséges megoldásról, és várták a közgyűlés döntését, de a *Soproni Napló* is kitüntetett figyelemmel követte a Vas vármegyei eseményeket.¹⁴³⁰ Stein közben még május 14-én egy újabb kérvényt intézett Kőszeg városához az építendő vasút 50.000 koronás támogatása tárgyában. A várva várt közgyűlés csalódást hozott mindenki számára, hiszen a tárgykör heves vitát váltott ki, és a képviselők viselkedése miatt a polgármester

1420 MOL, SK HÉV, 1. doboz, Sopronvármegye Hivatalos Lapja, 1906. augusztus 9., 33. szám, 1–3. A kőszeg–soproni vasút. In: Vvm, 1906. március 24., 68. szám, 2. A sopron–kőszegi vasút ügye a kereskedelmi minisztériumban. In: Vvm, 1906. július 27., 170. szám, 4.

1421 Kőszeg–sopron. In: KéV, 1906. május 18., 11. szám, 2.

1422 A sopron–kőszegi vasút ügye. In: Vvm, 1906. március 30., 73. szám, 2.

1423 A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1906. március 29., 25. szám, 4.

1424 Város közgyűlés. A kőszegi vasút. In: SN, 1906. április 1., 26. szám, 3.

1425 MOL, SK HÉV, 1. doboz, a Kereskedelemügyi m. k. Minister 21907. számú 1906. évi rendelete, 1906. május 3.

1426 A kőszeg–soproni vasút. In: Vvm, 1906. május 8., 105. szám, 2. A sopron–kőszegi vasút ügyét. In: SN, 1906. május 13., 38. szám, 4.

1427 Vasuti értekezlet. In: KéV, 1906. május 13., 19. szám, 2. A kőszeg–soproni vasút. In: Vvm, 1906. április 29., 98. szám, 5.

1428 A kőszeg–soproni vasút. In: Vvm, 1906. május 12., 109. szám, 2.

1429 A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1906. május 10., 37. szám, 3.

1430 Sopron–Kőszeg. In: KéV, 1906. május 20., 20. szám, 1–2. A kőszeg–soproni vasút. In: SN, 1906. május 20., 40. szám, 3.

felfüggesztette az ülést, így véghatározat nem született.¹⁴³¹ Végül a döntésre június 7-én került sor.¹⁴³² Itt a város képviselői egyre inkább elzárkóztak a vonal támogatásától, majd igencsak vonakodva, főként Kőszegi József meggyőző érvelésének köszönhetően, megszavazták a vasút számára a korábbi, 1900-ban megítélt 40.000 korona helyett 20.000-et.¹⁴³³

Időközben Sopron vármegye törvényhatósági bizottsága is napirendjére tűzte a vasút szubvenciójának tárgyalását, de itt is meglehetősen kijózanító határozat született. A vármegye az érdekelt községeket kérte a kőszegi vasút segélyezésére.¹⁴³⁴ A felhívás nem is talált süket fülekre. A Felsőpulyai járásban még a legszegényebb község is jegyzett törzsrészcéket, sőt, egy mozgalom is indult annak érdekében, hogy a két végponti város, Sopron és Kőszeg ne egy redukált összeggel támogassa a vasutat.¹⁴³⁵ Bizakodásra adott okot időközben az is, hogy Görög mérnök és Barabás államvasúti ellenőrök bejárták a tervezett vonalat a kiépítendő pénztintézet, az „*agrár- és járadékbank*” megbízásából, külön figyelmet fordítva a felsőpulyai bazaltbányára.¹⁴³⁶ A részvényeknek a Felsőpulyai és Soproni járásban történő folyamatos jegyzése után áttörést jelentett az ügyben Esterházy Miklós herceg újabb 40.000 koronás felajánlása, így már csak 200.000 korona értékben maradtak értékpapírok. Esterházy akkor szánta el magát erre a lépésre, amikor megbizonyosodott arról, hogy az érdekeinek és kívánságának megfelelően Rótfalvát nem kerüli el a pálya. Ezt a kőszegiek viszont cseppet zokon vették, hiszen szerintük ez felfogja a forgalmat a város előtt.¹⁴³⁷ Ezt követően Stein Sopron városához fordult ismételtén, hogy emelje a korábban megszavazott összeget 100.000 koronára.¹⁴³⁸ Az engedélyes Vas vármegyétől 28.000 koronát kért, de ezt az állandó választmány és a törvényhatósági bizottság is élből elutasította.¹⁴³⁹ Sopronban ez idő alatt kedvezőbb döntés született. A közgyűlés elhatározta, hogy törzsrészcékek ellenében átengedik a város tulajdonát képező, a vasút számára szükséges területeket.¹⁴⁴⁰ Egyes kisközségek, mint például: Kishársfalva (1000 korona), Sopronszentmárton (1000 korona), Lánzsér (1200 korona), Lánzsérújfalu (800 korona) is törzsrészcékegyezéseket szavaztak meg a vasútnak.¹⁴⁴¹

Végül a hosszas gyűjtögetés után Steinnek 1906 őszére sikerült leraknia az 5%-os, 250.000 koronányi építési kauciót az m. k. központi pénztárnál.¹⁴⁴² Ezt követően kérte a kereskedelemügyi minisztert, hogy további 110.000 ezer koronás segílyt helyezzen kilátásba, mivel Sopron és Kőszeg is csökkentette a támogatást és jelentős mértékben

1431 A kőszeg–soproni vasút. In: Vvm, 1906. május 18., 114. szám, 3. A kőszeg–soproni vasút ügye. In: Vvm, 1906. június 3., 127. szám, 7. A kőszeg–soproni vasút ügye. In: SN, 1906. június 7., 45. szám, 3. Rendkívüli közgyűlés. In: KéV, 1906. május 27., 21. szám, 1–2.

1432 Városi közgyűlés. In: KéV, 1906. június 10., 23. szám, 2.

1433 A kőszeg–soproni vasút bukása. In: Vvm, 1906. június 8., 130. szám, 1. A kőszeg–soproni vasút. In: SN, 1906. június 10., 46. szám, 3.

1434 Megyei közgyűlés. In: SN, 1906. május 31., 43. szám, 2.

1435 A sopron–kőszegi vasút ügye. In: SN, 1906. július 1., 52. szám, 5.

1436 A sopron–kőszegi vasutat kiépítetik. In: Vvm, 1906. július 5., 151. szám, 3. A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1906. július 5., 53. szám, 3.

1437 A kőszeg–soproni vasút ügye. In: Vvm, 1906. július 17., 161. szám, 3. A sopron–kőszegi vasút ügye. In: Vvm, 1906. augusztus 24., 192. szám, 2., Kövér 1983, 151.

1438 Kőszeg–soproni vasút ügye. In: KéV, 1906. augusztus 26., 34. szám, 3. A sopron–kőszegi vasút ügye. In: SN, 1906. augusztus 26., 68. szám, 3.

1439 Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára, VI. 3434. Vas vármegye Alispánja. Vasvármegye tekintetes törvényhatósági Bizottságának. 1906. július 10. A kőszeg–soproni vasút nem kap segílyt. In: Vvm, 1906. szeptember 19., 213. szám, 2. A kőszeg–soproni vasútnak. In: KéV, 1906. szeptember 23., 38. szám, 2.

1440 A kőszeg–soproni vasút. In: KéV, 1906. október 7., 40. szám, 3.

1441 A kőszeg–soproni vasút. In: Vvm, 1906. október 13., 234. szám, 3.

1442 A sopron–kőszegi vasút. Az építési kaució letétele. In: Vvm, 1906. november 3., 251. szám, 1.

emelkedtek az anyagárak, a fennmaradó 120.000 koronás részvényeket jegyeztetni fogja.¹⁴⁴³ Ha Kossuth Ferenc a kért emelést megadja, akkor akár 1907 tavaszán hozzá is lehetne kezdeni a vasút építéséhez.¹⁴⁴⁴ Az építető egyúttal kérvényt adott be Sopron és Kőszeg városához, illetve Vas és Sopron vármegyékhez is a támogatási összeg megemelésének tárgyában, hogy a még meglévő 120.000 koronás hiányt végre fedezni lehessen valamilyen módon.¹⁴⁴⁵ Kőszeg esetében Stein indítványozta, hogy Sopronhoz hasonlóan a vasúthoz szükséges területet törzsrészvények fejében adja át a város.¹⁴⁴⁶

Sopron vármegye törvényhatósága november 17-én foglalkozott a vasút ügyével. A közgyűlés nagy többséggel a korábban elfogadott 140.000¹⁴⁴⁷ koronát az útalap terhére 20.000-rel megemelte, egyúttal felkérték – a vasutat saját érdekükből is preferáló – Esterházy Miklós herceget, Zichy János grófot, helyi nagybirtokost és a felsőpulyai származású Rohonczy György bárót, tábornaszernagyot e határozat miniszternél való támogatására.¹⁴⁴⁸ A dolgok végre a kívánt módon haladtak. A minisztériumból is kedvező hírek érkeztek. Stein megkapta az óhajtott összeget, és így már csak 50.000 koronányi törzsrészvényjegyzés szükségeltetett.¹⁴⁴⁹ Időközben Kőszeg város képviselő-testülete is napirendjére tűzte az engedélyes kérelmét, de a fórum megtartása 1906 decemberében kétszer is meghiúsult, így a döntés 1907-re maradt.¹⁴⁵⁰

A Soproni Kereskedelmi és Iparkamara már 1907 januárjában részletesen foglalkozott a sopron–kőszegi vasút ügyével. Az engedélyes ugyanis megkérte a testületet, hogy Vas és Sopron megyénél, illetve Sopron városánál járjon közben a HÉV érdekében. A kamara elhatározta, hogy eleget tesz a vállalkozó kérésének, főként azért is, mert a kereskedelemügyi miniszter által kért, a kiépítés szempontjából elsődlegesen szükséges vonalakat felsoroló listán is szerepelt a tárgyalt HÉV.¹⁴⁵¹ Ennél gördülékenyebben haladtak a dolgok Kőszeg város közgyűlésében. A régóta napirenden lévő ügy végre rendeződött. A képviselő-testület 800 korona értékű törzsrészvény ellenében átengedte a vicinális számára szükséges városi területeket.¹⁴⁵² Így a vasút egyre közelebb került a megvalósításához. Már csak 100.000 koronányi törzsrészvény jegyzése hiányzott 1907 áprilisára. Stein ezért Sopron városához, az Esterházy herceghez és Vas vármegyéhez fordult további szubvencióért. Sopron az iparkamara nyomására újból felvette a napirendre a vonal ügyét. A korábban megszavazott 50.000 korona mellett most további 40.000-ról lehetett a *Kőszeg és Vidéke* című lapban olvasni. Időközben a beteg kereskedelemügyi miniszter helyett Wekerle Sándor miniszterelnök a képviselőház elé terjesztette a sopron–kőszegi vasútról szóló törvényjavaslatot, amely elfogadása után a közlekedésügyi és pénzügyi bizottsághoz került.¹⁴⁵³

1443 A sopron–kőszegi vasút. In: Vvm, 1906. november 10., 258. szám, 5. A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1906. november 1., 87. szám, 2.

1444 A sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1906. november 18., 46. szám, 3.

1445 A kőszeg–soproni vasút. In: KéV, 1906. november 4., 44. szám, 3.

1446 A kőszeg–soproni vasút. In: Vvm, 1906. október 28., 247. szám, 5.

1447 Ez volt a korábban megszavazott 70.000 forint.

1448 A kőszeg–soproni vasút. In: KéV, 1906. november 25., 47. szám, 3. A kőszeg–soproni vasút. In: Vvm, 1906. november 20., 265. szám, 2.

1449 A kőszeg–soproni vasút. In: KéV, 1906. december 2., 48. szám, 2.

1450 Meghiúsult közgyűlés. In: KéV, 1906. december 9., 49. szám, 2. Meghiúsult második közgyűlés. In: KéV, 1906. december 16., 50. szám, 2., Közgyűlés. In: KéV, 1906. december 30., 52. szám, 3.

1451 A kőszegi vasutak és a soproni iparkamara. In: KéV, 1907. január 13., 2. szám, 2. Vasúti tervek. In: Vvm, 1907. január 11., 9. szám, 2.

1452 Városi közgyűlés. In: KéV, 1907. március 10., 10. szám, 1–2.

1453 A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1907. április 4., 27. szám, 3. A kőszeg–soproni vasút ügye. In: KéV, 1907. április 7., 14. szám, 3. A sopron–kőszegi vasút ügye a Házban. In: SN, 1907. április 7., 28. szám, 4.

Sopronban a kamara egyre hangosabban agitált e vasút mellett. Spiegel Szigfrid alelnök egy külön cikket jelentetett meg a testület állásfoglalásáról az ügyben. Ebben megfogalmazta a HÉV kiépítésének előnyeit Sopronra nézve, és a vállalkozó azt is megígérte, hogy a vasút igazgatósága Sopronba kerül. Továbbá a város sokkal többet takaríthatna meg a segély kamatainál a kiaknázott bazaltbányák megnyitása után, a vármegyei utak kevésbé lennének leterhelve a vasút átadását követően, így könnyebben és olcsóbban karban lehetne őket tartani, az építés munkát biztosíthatna a település lakosainak, nem mellékesen a törzsrészcények arányában Sopron beleszólhatna a menetrend kialakításába is.¹⁴⁵⁴ A kamara egyre inkább propagálta a vicinális szubvenciójának megemelését, és ez Sopron városának képviselő-testületét is végleges állásfoglalásra ösztönözte.

A kőszegi helyi és a Vas vármegyei lap mindeközben meglehetősen bizakodóan cikkezett már a vonalról. Véleményük szerint a hiányzó összeg, hozzávetőlegesen 200.000 korona hamarosan rendelkezésre fog állni. A sajtó a lakosság tudtára adta azt is, hogy Stein még áprilisban megkezdi a vonal végleges kitűzését a trasszírozást végző Ziegler Aladár mérnökkel, illetve rendezni fogja a kisajátítási eljárást a kőszegi birtokokkal is.¹⁴⁵⁵ Az előkészületek jól haladtak, és időközben a képviselőház közlekedésügyi bizottsága is megtárgyalta április végére a vasút ügyét, így a sajtó augusztusra prognosztizálta az építkezés elkezdését. A vállalkozó 1907 tavaszának közepére sikeresen megegyezett a Kőszeg környéki földbirtokokkal is a szükséges területek kisajátításáról, és közülük a legtöbben alá is írták a szerződést e tárgyban.¹⁴⁵⁶

Ez idő alatt a korábban benyújtott törvényjavaslatot először a közlekedésügyi, majd a pénzügyi bizottság, végül a főrendi ház májusban tárgyalta, és vita nélkül elfogadták mindannyian a Sopron–Kőszegi Helyiérdekű Vasút engedélyezéséről szóló felterjesztést.¹⁴⁵⁷ A mérnökök közben kiválóan haladtak a végleges nyomjelzési munkálatokkal.¹⁴⁵⁸ Utolsó lépésként Steinnek már „csak” a hiányzó törzsrészcényeket kellett jegyeztetnie, és ennek érdekében ezúttal Vas vármegye törvényhatóságához fordult. Az állandó választmány többszöri elutasítása után, a korábban is a vasutat propagáló Kőszegi József vármegyebizottsági tag, rendőrkapitány meggyőző beszédében kardoskodott a támogatás mellett. Ennek eredményeként a vármegyegyűlés elfogadta a Sopron–kőszegi HÉV-nek kilométerenként 4000 koronányi támogatást előíró javaslatot. Ezzel a vicinális egy újabb lépéssel került közelebb megvalósulásához.¹⁴⁵⁹ Mindeközben a kereskedelemügyi és pénzügyminiszter is elfogadta Kőszeg városának a 20.000 és Sopron vármegyének a 160.000 koronás hozzájárulását.¹⁴⁶⁰

1454 A sopron–kőszegi vasút ügye. In: SN, 1907. április 11., 29. szám, 2.

1455 A kőszegi vasút kiépítése. In: Vvm, 1907. április 16., 87. szám, 4. Kőszeg–soproni vasút. In: KéV, 1907. április 14., 15. szám, 2.

1456 A kőszeg–soproni vasút. In: Vvm, 1907. április 19., 90. szám, 3. A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1907. április 18., 31. szám, 2. Kőszeg–soproni vasút. In: KéV, 1907. április 21., 16. szám, 3.

1457 MOL, SK HÉV, 1. doboz, 449. számú Törvényjavaslat a sopron–kőszegi helyi érdekű vasút engedélyezése tárgyában. 1907. március 22., MOL, SK, HÉV, 1. doboz, a közlekedésügyi bizottság jelentése a sopron–kőszegi helyi érdekű vasút engedélyezéséről szóló 449. sz. törvényjavaslatról. 1907. április 13., MOL, SK, HÉV, 1. doboz, a pénzügyi bizottság jelentése a sopron–kőszegi helyi érdekű vasút engedélyezéséről szóló törvényjavaslat tárgyában. 1907. április 16. A sopron–kőszegi vasút a főrendiházban. In: SN, 1907. május 12., 38. szám, 3. A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1907. június 20., 49. szám, 4.

1458 A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1907. május 26., 42. szám, 4.

1459 A kőszeg–soproni vasút a megyegyűlésen. In: KéV, 1907. május 26., 21. szám, 3.

1460 A kőszeg–soproni vasút. In: Vvm, 1907. május 29., 121. szám, 3. A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1907. július 18., 57. szám, 3. Kőszeg–soproni vasút. In: KéV, 1907. június 2., 22. szám, 3.

Ez idő alatt az 1907. évi XXX. törvénycikk is megjelent a törvénytárban. Ez kimondta, hogy „*a győr–sopron–ebenfurthi vasut Sopron állomásából kiágazólag, a kőszeg–szombathelyi helyi érdekű vasut Kőszeg állomásáig vezetendő gőzmozdonyu helyi érdekű vasutnak az 1880. évi XXXI. és az 1888. évi I. U. törvénycikkben foglalt feltételek mellett leendő engedélyezésére ezennel felhatalmaztatik*”.¹⁴⁶¹ Egyúttal a kereskedelemügyi miniszter kibocsátotta 45.942. szám alatt a Sopron–kőszegi HÉV engedélyokiratát is. Ebben az előljáró leírta, hogy milyen feltételek mellett engedélyezi a már megszavazott vasutat: „*Stein Miklós mérnök, budapesti lakos engedélyt kap és kötelezettséget vállal arra, hogy a győr–sopron–ebenfurthi vasut Sopron állomásából kiágazólag a cs. kir. szab. déli vas-pálya sopron–szombathelyi vonalán építendő Harka-Kőpháza forgalmi kitérőn, továbbá Németkeresztúron át a kőszeg–szombathelyi helyi érdekű vasut Kőszeg állomásáig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasutat*”¹⁴⁶² az általa megszabott feltételek mellett megépítse és üzletben tartsa. A pálya építésére és üzletberendezésére a kereskedelemügyi miniszter által kiadott és az engedélyokirat kiegészítő részében megtalálható passzusok mérvadóak. Az engedélyes köteles az építési terveket 6 hónap alatt, a részletterveket az átvizsgáláshoz szükséges időben két példányban átnyújtani a miniszternek. A vasút kiépítése és üzleti céljaira érvényes 1881. évi XLI. törvénycikk értelmében a kisajátítási jog engedélyeztetik. Stein köteles megállapodni a más vasúttársaságokhoz tartozó állomások és kitérők közös használatáról. A tényleges építési tőkét a miniszter 4.640.000 koronában állapította meg. Emellett az engedélyesnek Magyarországon kell beszereznie a forgalmi eszközöket, síneket és egyéb, az építkezésnél és üzletberendezésnél használatos anyagokat. A pálya műszaki felülvizsgálatát csak a kereskedelemügyi miniszter végezheti el. Az engedélyezett vonal üzletének kezelése az engedély egész időintervallumára a MÁV-hoz kerül. Ezenfelül Kossuth Ferenc miniszter meghatározta a menet- és szállítási díjakat, illetve azt, hogy az engedélyes köteles a magyar királyi posta küldeményeit szállítani, üzleti távírda-, távbeszélő- és villamos jelzőberendezéseket felállítani. Ha a polgári vagy katonai forgalom olyan mértékben megnövekedik, akkor Steinnek a saját költségén kell növelnie a vonal kapacitását az elvárt szintre, továbbá kötelezettséget kell vállalnia a folyamatos üzleti számadások elkészítésére és a statisztikai adatok beszolgáltatására és arra, hogy az engedélyokirat kibocsátásának napjától három hónapon belül részvénytársaságot alapít. A kereskedelemügyi miniszter mindenkor jogosult meggyőződni a pálya építéséről, a megfelelő infrastruktúra fenntartásáról, a rekonstrukciókról és az „engedményt” az esetleges hiányok pótlására felszólítani, vagy bírságot. ¹⁴⁶³ Kossuth miniszter egy kiegészítő mellékletet is csatolt a hivatalos dokumentumhoz. Ebben főként a pálya technikai paramétereit határozta meg, így például a legnagyobb sebességet (40 km/h), az al- és felépítményt, az állomásokat, az állomási építményeket és vonalörházakat,

1461 1907. évi XXX., *a sopron–kőszegi helyi érdekű vasut engedélyezése tárgyában* című törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6969>. 2013. 01. 13., 10:23.

1462 MOL, SK HÉV, 1. doboz, a sopron–kőszegi helyi érdekű gőzmozdonyú vasútra vonatkozó engedélyokirat. A Vasúti és Közlekedési Közlöny kiadása, 1907. június 19., 1.

1463 A sopron–kőszegi helyi érdekű gőzmozdonyú vasútra vonatkozó engedélyokirat. In: VKK, 1907. július 10., 78. szám, 609–610., MOL, SK HÉV, 1. doboz, Kereskedelemügyi m. kir. Minister 58.069. számú V. 1907. rendelete. 1907. július 31. A sopron–kőszegi helyi érdekű gőzmozdonyú vasútra vonatkozó engedélyokirat. In: VKK, 1907. július 12., 79. szám, 614–615.

a pályaelzárást és -jelzést, a járműveket, a felszerelési, leltári és berendezési tárgyakat, felhasználási anyagokat és a jótállást.¹⁴⁶⁴ A kereskedelemügyi miniszter ezeket a feltételeket szabta meg Stein engedélyesnek az építkezés és az üzemvitel idejére.

Időközben egy visszaélésre is fény derült. Szepesi Béla és Kohn Jenő – a tervezett vasút által érintett településeket járva – Stein megbízottjainak adták ki magukat, és a községekkel szerződéseket kötöttek mindenféle engedményeket ajánlva és pénzt kicsikarva tőlük. Miután az építési vállalkozó értesült a hírről, azonnal feljelentést tett az illetékes hatóságnál.¹⁴⁶⁵ Ez a felhajtás sem tudta azonban parkolópályára kényszeríteni a régóta tervezett vasút építését. Épp ellenkezőleg, Stein kipostázta a meghívókat az 1907. szeptember 19-én délután 4 órakor a soproni Pannónia Szállóban tartandó alakuló közgyűlésre.¹⁴⁶⁶ Végül a tervezett időben Hajas Antal Sopron vármegyei alispán elnöklésével létrehozták a részvénytársaságot. Itt valamennyi részvényes megjelent a Vas vármegyei törvényhatóság kivételével. Az alaptőkét 5.490.600 koronában határozták meg, a székhely Sopron lett és a Stein mögött álló bázeli Bank für Transportwerke a felelős a vasút elsőbbségi részvények útján történő finanszírozásáért (a tényleges építési tőke 65%, ez esetben 3.016.000 korona). Megalkották az alapszabályt és felállították az igazgatóságot, amely elnökének gróf Esterházy Miklóst választották.¹⁴⁶⁷ A tagokat érdekeltség szerint öt nagy csoportba lehetett osztani. Az elsőben az állam és az érdekelt települések és vármegyék képviselői találhatók: dr. Töpler Kálmán soproni polgármester, dr. Sissovičs Miklós községi polgármester, dr. Baán Endre, Sopron vármegye főispánja, Hajas Antal, Sopron vármegye alispánja, dr. Herbst Géza, Vas vármegye alispánja, Romy Béla államtitkár, a Magyarországi Kárpát-egyesület Budapesti Osztályának tagja. A másodikban egy helyi gazdálkodó és gyáros volt: Patzenhofer Rezső, a Brennbergi Kőszénbánya Rt. igazgatósági tagja. A harmadikba az országgyűlési képviselők és az ügyvédek tartoztak: dr. Engel Aurél udvari tanácsos, budapesti ügyvéd, dr. Hering Zsigmond soproni ügyvéd és dr. Mezei Sándor¹⁴⁶⁸ ügyvéd, író, publicista. A negyediket a vállalkozók, kivitelezők, a kapcsolódó vasúttársaság, a finanszírozást végző bank képviselője és más HÉV-ek igazgatósági tagjai alkották: Heinsheimer Alfréd,¹⁴⁶⁹ a bázeli Bank für Transportwerke és Wiener Bankverein igazgatója, Oetl Ferenc¹⁴⁷⁰ miniszteri tanácsos, Poleschensky Gyula,¹⁴⁷¹ Fischer Félix,¹⁴⁷² Fischer Ignác, Horch Lajos budapesti vállalkozók, Stein Miklós budapesti engedélyes,

1464 A sopron–községi h. é. gőzmozdonyú vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1907. július 12., 79. szám, 615–616., a sopron–községi h. é. gőzmozdonyú vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1907. július 14., 80. szám, 618–621., a sopron–községi h. é. gőzmozdonyú vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1907. július 17., 81. szám, 639–640.

1465 A községi vasút szédelgői. In: SN, 1907. augusztus 29., 69. szám, 2. A község–soproni vasút szédelgői. In: KéV, 1907. szeptember 1., 35. szám, 3. A községi vasút szédelgői. In: Vvm, 1907. augusztus 30., 196. szám, 5.

1466 „Sopron–községi helyiérdekű vasút részvénytársaság” alakuló közgyűlése. In: Vvm, 1907. szeptember 6. 202. szám, 4. A „sopron–községi helyiérdekű vasút részvénytársaság”. In: SN, 1907. szeptember 8., 72. szám, 5. A község–soproni h. é. vasút részvénytársaság alakuló közgyűlésére. In: KéV, 1907. szeptember 8., 36. szám, 3. A sopron–községi helyiérdekű vasút. In: Vvm, 1907. szeptember 21., 216. szám, 4.

1467 A sopron–községi vasút megalakulása. In: Vvm, 1907. szeptember 28., 221. szám, 5. Vasuti közgyűlés. A sopron–községi helyiérdekű vasút. A részvénytársaság megalakulása. In: Vvm, 1907. szeptember 22., 217. szám, 7–8.

1468 Az 1909-ban átadott Vágsellye–negyedi HÉV alelnöke.

1469 Az 1909-ben átadott Vágsellye–negyedi HÉV elnöke.

1470 A Zsibő–nagybányai, HÉV, a Magyar Királyi Folyami és Tengerhajózási Rt. és a Magyar Keleti Tengerhajózási Rt. igazgatósági tagja, 1898-ban megkapta az Osztrák Császári Lipót Rend nagykeresztjét.

1471 A Pozsonyvármegyei, Boldvavölgyi, az Első délnyugati-határvidéki, a Kecskemét–fülöpszállási és a Töketerebes–várszécs–varranói HÉV igazgatósági tagja.

1472 A Nagykároly–mátészalka–csapi, a Pozsonyvármegyei HÉV igazgatósági tagja, a Zsitvavölgyi HÉV felügyelőbizottsági tagja.

kivitelező, Szálybély Gyula, a Kőszeg–szombathelyi HÉV képviselője és Wéber Ede¹⁴⁷³ pedagógus, szőlész, nemzetgazdász. Az ötödikben az ismert közlekedési szakember, Szekula Gyula, a kassa–oderbergi vasút főfelügyelője volt.¹⁴⁷⁴ Az igazgatósági tagok összeállítása felfedi számunkra, milyen országos és helyi érdekkörök alapították és irányították a kezdetekkor a vasutat. A Részvénytársaság ugyanezen a napon szerződést kötött Stein Miklós budapesti vállalkozóval a vonal kiépítésével és üzembe helyezésével kapcsolatban az eddig kiállított hivatalos dokumentumoknak megfelelően.¹⁴⁷⁵ A közgyűlés az akkori előrejelzések alapján 1909. június 19-én állapította meg az üzembe helyezés dátumát.¹⁴⁷⁶

A Sopront Kőszeggel összekötő vaspálya végleg átbillent a holtponjtján. Több „engedélyes” sikertelen próbálkozása után Stein Miklós budapesti mérnöknek fáradtságos és kitaró munkával és megfelelő politikai érzékkel sikerült kilobbiznia az érdekelt felek támogatását. Enélkül nem juthatott volna el addig, hogy az építkezés végre elkezdődhessen.

5.4.5. Az építkezés

Miután az engedélyes rendelkezésére állt a 4.640.000 koronás tényleges építési tőke 35%-át kitevő 1.624.000 koronányi törzsrészvény,¹⁴⁷⁷ és a termés betakarítására is sor került, 1907 őszén végre kezdetét vehette az építkezés.¹⁴⁷⁸ Időközben Sissoovits Miklós kőszegi polgármester további egyezkedéseket folytatott Steinnel a település közönsége számára szükséges létesítmények biztosítása céljából. Az előljárónak két kérése volt: a Szent János híd és a felső vám közötti vonalon egy feltételes megállóhelyet létesítsenek a vízgyógyintézet, az evangélikus tanintézet és a katonai alreáliskola miatt, illetve ugyanitt egy, a sörfőzde, a nemezyár, az Eitner-malom és a cementgyár vagonjainak a szállítását megoldó teheráru ki- és berakodására szolgáló kiterőt építsenek.¹⁴⁷⁹

A munkálatok kellő gyorsasággal haladtak előre. További 150 munkás kezdte el az építkezést Kőszeg felől 1907 októberében, és Stein ekkor bízott már abban, hogy a pálya 1909 júniusa előtt a forgalomnak átadható lesz.¹⁴⁸⁰ Sopron vármegye Soproni és Felsőpulyai járásainak érdekelt települései, érezve azt, hogy hamarosan elkészül a vasút, újfent törzsrészvényeket jegyeztek különböző összegekben: Felsőlászló 6000, Lakompak 15.000, Récény 4000, Küllő 2500, Sopronkeresztúr 35.000, Sopronnyék 18.000, Csáva 5000, Doborján

1473 A Kecskemét–kisújszállási HÉV létrehozásában is segítkezett.

1474 MOL, SK HÉV, a Sopron–Kőszegi Helyi Érdeklő Vasút Részvénytársaság I. évi üzletjelentése. 1909., Névtár 1912, 280–287., 321., 328., 330.

1475 MOL, SK HÉV, 1. doboz. Szerződés, 1907. szeptember 19.

1476 A sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1907. szeptember 22., 38. szám, 3.

1477 E tőke a posta ingyenes szállítása és az állami segély címén kapott 864.000, Sopron vármegye 160.000, Vas vármegye 25.000, Kőszeg 20.000 Sopron 50.000, Sopronkeresztúr 35.000, az Esterházy-uradalom 250.000, Küllő, Sopronnyék, Harácsony, Hasfalva, Alsópéterfa, Lök, Lakfalva, Doborján, Lakompak, Récény, Kabold, Veperd, Alsópéterfa, Csóromfalu, Szentmárton, Lanszér, Lanszérújfalu, Kishársfalva, Csáva, Sopronújlak, Felsőpulya, Középpulya, Alsópulya, Felsőlászló, Derecske, Császárfa, Borosd, Repcsékároly, Mészverem 134.100 és az építési vállalkozó 85.900 koronányi törzsrészvényéből tevődik össze. In: A sopron–kőszegi helyi érdekű vasút részvénytársaság alapszabályai. Bp., k. n., 1907 (a továbbiakban: A sopron–kőszegi HÉV alapszabályzata 1907), 5–6.

1478 Kövér István–Pammer László: A sopron–kőszegi HÉV. In: Kövér István (szerk.): Százéves a vasútigazgatóság Szombathelyen. Vasútvonali történetek, II. kötet. Szombathely. MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság és Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezete, 1995 (a továbbiakban: Kövér–Pammer 1995), 437.

1479 Vasúti megálló. In: KéV, 1907. szeptember 29., 39. szám, 3. A forrás Waisbecker cementgyárat említi, de ilyen nem volt Kőszegen. Ez egyetlen helyi cementárugyára vonatkozhat, amely Zerthofer Mihály tulajdonában volt.

1480 A sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1907. október 6., 40. szám, 3.

9000, Felsőpulya 12.000, Középpulya 2000, Alsópulya 4000, Hasfalva 2000, Alsópéterfa 6000, Harácsony 5000, Vámosderecske 2000, Császárfalu 1000, Borosd 800, Répcekaroly 600 korona értékben.¹⁴⁸¹ Miután a kereskedelemügyi miniszter Sopron vármegye 160.000 koronás támogatását is jóváhagyta, az állandó választmány javasolta, hogy Esterházy Miklósnak, Zichy Jánosnak és Rohonczy Györgynek mondjanak köszönetet az emberek a vasút létesítéséért való áldozatkész közbenjárásuk miatt.¹⁴⁸² Így Steinnek egyre kevésbé kellett azon aggódnia, hogy honnan lesznek meg a hiányzó törzsrészvények fedezetei.

A kivitelezést Magyarország szinte minden részéről, sőt, még külföldről is érkező munkások folytatták le, akik alacsony bérért a hegyes-völgyes vonalvezetés miatt meglehetősen kemény munkát végeztek, de ennek meg is lett az eredménye. A dolgozók sztrájkba léptek a kőszeg-répcetekhelyi rész építése közben. A munkások kevesellték a bérüket. A legmagasabb napi kereset 2 korona 40 fillér lehetett, amelyért nem volt értelme eljönni a kubikosoknak Csongrád vármegyéből, így az érkező 150 munkából 30-an hamar haza is utaztak. Panaszkodtak arra is, hogy senki sem néz feljűk, és az egy hétre kapott 2–3 korona előleg még arra sem elegendő, hogy kenyeret vegyenek. Kilátásba helyezték az egész csoport hazatérését abban az esetben, ha nem változnak a feltételek.¹⁴⁸³ Ha ez bekövetkezett volna, akkor a vasút átadása késett volna. Ez azonban senkinek sem volt jó, így Stein a hazatérő dolgozók helyett újakat szerződtetett, akik nem léphettek már le csak úgy maguktól a jogi viszony miatt. Eközben a vonal iránya is némileg módosult. A vaspálya a GYSEV indóházától egyenesen haladt tovább párhuzamosan a Déli Vasút mellett Kópházáig, és itt átszelte e pályát. Az utóbbi vasúttársaság Kópházán nagyobb teherpályaudvart létesített a Kőszeg felől érkező szerelvények zökkenőmentes továbbítása érdekében.¹⁴⁸⁴ Felsőpulyán is némi korrekcióra lehetett számítani azzal kapcsolatban, hogy hova kerüljön az állomás, mert ez idő alatt ott közigazgatási bejárást tartottak.¹⁴⁸⁵ Itt először felmerült az, hogy nem is a településen, hanem a Dérföld irányában elterülő dombon kellene építeni azt, a bazaltbányához való közelség miatt, de az illetékesek ezt teljességgel elvetették, hiszen félórányi gyalogutat jelentene a település lakói számára, nem mellékesen pedig Felsőpulya járási székhely, így saját indóházat igényel. Rohonczy György báró javaslata az volt, hogy Felső- és Középpulya közé tegyék az állomást, mert az közel van mindkét községhez, de végül a döntést elnapolták.¹⁴⁸⁶ A kereskedelemügyi miniszter aztán elrendelte a pótbejárást azért, hogy sürgősen határozzanak erről.¹⁴⁸⁷ E helyütt mégis az első, a Stein és a hercegi érdekeltség által is pártolt Felsőpulya felett elterülő dombon létrehozandó állomás terve tűnt a legkönnyebben kivitelezhetőnek, mivel a többi megoldás jócskán megdrágította volna a vasútépítést.¹⁴⁸⁸ Mindeközben a harkaiak viszont révbe értek. Kossuth az óhajukra engedélyt adott Harkán egy állomás létesítésére, ami által sokkal közelebb kerültek Sopronhoz.¹⁴⁸⁹ A város törvényhatósága

1481 Községek a kőszegi vasutért. In: Vvm, 1907. október 5., 227. szám, 4. Községeink a kőszegi vasutért. In: SN, 1907. október 3., 79. szám, 4.

1482 Állandó választmány. A kőszegi vasut. In: SN, 1907. október 6., 80. szám, 1.

1483 Kővér 1983, 159. A kőszeg-soproni vasut munkásai. In: KéV, 1907. október 13., 41. szám, 2.

1484 Kőszeg-soproni vasut munkásai. In: KéV, 1907. október 27., 43. szám, 2.

1485 Közigazgatási bejárást. In: Vvm, 1907. október 23., 242. szám, 4.

1486 Vitás vasuti állomás. In: SN, 1907. október 27., 86. szám, 4.

1487 Vitás vasuti állomás. In: SN, 1907. november 24., 94. szám, 7.

1488 A felsőpulyai vasuti állomás. In: SN, 1907. december 5., 97. szám, 3.

1489 Vasuti állomás Harkán. In: SN, 1907. november 10., 90. szám, 4.

azonban aggodalmát fejezte ki egy Harka és Kópháza közötti rakodóállomás építése miatt, hiszen ezzel könnyen átterelhetik a forgalmat a Déli Vasútra, és az nem lenne jót a városnak. Közölték a miniszterrel és a vállalkozóval, hogy ha ezzel kapcsolatban nem történik korrekció, az általuk megszavazott segélyt nem folyósítják.¹⁴⁹⁰

Ez idő alatt a képviselőházban már az engedélyezéssel kapcsolatos utolsó döntések is megszülettek. Wekerle Sándor miniszterelnök betervezte a sopron–kőszegi vasút engedélyezésének megtörténtéről szóló miniszteri jelentést a Házba, amelyet a közlekedési és pénzügyi bizottsághoz irányítottak.¹⁴⁹¹ Steinnek az okozott ezúttal már fejtörést, hogy a kereskedelemügyi miniszter nem hagyta jóvá az útalap terhére a Vas vármegye törvényhatósága által korábban megszavazott kilométerenkénti 4000 koronát, hanem arra szólította fel a közgyűlést, hogy keressen más fedezetet erre.¹⁴⁹² A megyegyűlés november 25-én tárgyalta újra az ügyet. Az állandó választmány, a korábbi álláspontjához hasonlóan, ismét a támogatás megtagadását terjesztette elő.¹⁴⁹³ Kőszegi József megyebizottsági tag újfent propagandabeszédet mondott a vasút mellett, így a vármegye elhatározta, hogy a minisztert újból megkéri a megszavazott segély elfogadására.¹⁴⁹⁴

Az építkezés eközben 1907 végére az enyhe időjárásnak köszönhetően jól haladt előre. A földmunkálatok nagy részét már el is végezték, és szinte borítékolható volt, hogy a vasút elkészül a kívánt időre. A Déli Vasúttal viszont egyelőre nem volt megegyezés a pályatestüket átszelő vonalrész használatának tárgyában, de bízott mindenki e kérdés gyors megoldásában.¹⁴⁹⁵ December végére a felsőpulyaiak is dűlőre jutottak az állomásukat illetően. Megegyeztek abban, hogy Felső- és Középpulya között kívánják elhelyezni az indóházat, ezzel minden igényt kielégítve, de csak a miniszter mondhatta ki az utolsó szót az ügyben.¹⁴⁹⁶

Időközben az is eldőlt, hogy Sopron lesz a HÉV központja, hiszen a kereskedelemügyi miniszter az 1907. június 19-én kibocsátott engedélyokirathoz kiegészítésként egy, a Sopron–kőszegi HÉV székhelyeként eredetileg megadott, Budapest helyett Sopront, megjelölő függeléket mellékelte.¹⁴⁹⁷

Továbbra is kérdéses volt még 1908 elején, hogy a kereskedelemügyi miniszter támogatja-e a Vas vármegye törvényhatósága által az útalap terhére megszavazott 20.000 koronás összeget. Miután Kossuth ezt már kétszer elvetette, mégis úgy tűnt, lehet esély ennek az elnyerésére. Az a lehetőség is fennállt, hogy a HÉV kedvező hatást gyakorol az alapra, és így az ebből származó megtakarításokon keresztül a megszavazott támogatás lehívható

1490 A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1907. december 1., 96. szám, 5.

1491 A sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1907. november 10., 45. szám, 3.

1492 A sopron–kőszegi vasút vizontagságai. In: SN, 1907. november 14., 91. szám, 3.

1493 A kőszeg–soproni vasút nem kap segítséget. In: Vvm, 1907. november 23., 267. szám, 2. A kőszeg–soproni vasút. In: Vvm, 1907. november 25., 269. szám, 2.

1494 Kőszeg–soproni vasút a megyegyűlésen. In: KéV, 1907. december 1., 48. szám, 2–3.

1495 A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1907. december 15., 100. szám, 5.

1496 Vasúti állomás Felsőpulyán. In: SN, 1907. december 19., 101. szám, 4–5.

1497 MOL, SK HÉV, 1. doboz, Engedélyokirati függelék, 1907. december 15. Függelék a sopron–kőszegi helyi érdekű vasút engedélyokirathoz. In: VKK, 1907. december 22., 147. szám, 1063.

lesz. Végleges döntés egyelőre nem született az ügyben.¹⁴⁹⁸ Ezalatt 1908 elején a vonal kivitelezése – a kedvező időjárású télnek köszönhetően – tovább folytatódott. Ekkor Sopron városa ismét hangot adott az elégedetlenségének, mondván, ők a korábban a vasút számára megszavazott 50.000 koronás támogatást arra adták, hogy a kőszegi pálya saját vonalon ágazzék be Sopronba, de az építettő időközben erre Harka-Kópháza állomást jelölte ki. A kereskedelemügyi miniszter a város ezzel kapcsolatos felterjesztését nem vélte megalapozottnak.¹⁴⁹⁹ Ennek ellenére a vita itt nem ért véget.

Márciusra a kivitelezőnek komoly fejtörést okozó földmunkálatok nagyrészt elkészültek Harka és Kópháza környékén, hiszen majd két méterrel kellett megemelniük a sopron–nagykanizsai pályát, hogy az keresztezze az új vonalat.¹⁵⁰⁰ Ezt követően a munkások a Sopron és Harka közötti részen már a vágányokat rakták.¹⁵⁰¹ Miután a pótbejárás sikeresen lezajlott, a soproniak óhajára eldőlt többek között az is, hogy a vonal Felsőpulya határában nem az ártérben, hanem a bazaltbánya területén vezet majd át.¹⁵⁰² Kossuth miniszter már a 343–430. számú szelvények közé eső (Csáva–Alsópulya) szakasz építésére is engedélyt adott.¹⁵⁰³ Ezután lehetett az épületekhez és a műtárgyakhoz kezdeni. A munkások Sopron környékén egy, a terep egyenetlenségét csökkentő, komolyabb átvágást is megcsináltak. Az új prognózis szerint a HÉV őszre átadható lesz, ha sikerül a kivitelezőknek ezt a tempót tartaniuk.¹⁵⁰⁴ Időközben a kőszegi állomás kibővítése is szükségszerűvé vált. Az érdekeltek emiatt Novák Bertalan államvasúti főfelügyelő elnökletével helyszíni szemlét tartottak, és pontosan meghatározták a változtatásokat. Ezek kivitelezéséhez a munkások még márciusban hozzá is láttak.¹⁵⁰⁵ Áprilisban a Soprontól Répcekehelyig húzódó szakasz elkészült és a rótfalva-rendeki állomás építése is megkezdődött.¹⁵⁰⁶ Stein és Novák főfelügyelő vezetésével egy hivatalos műszaki bizottság járta be a vasutat még ebben a hónapban, hogy ellenőrizzék a pálya kivitelezését, és meggyőződjenek az építkezés megfelelő tempójú előrehaladásáról.¹⁵⁰⁷ Bár a tavaszi esős idő egy cseppet visszavetette a lendületet, májusban a munkások már elkezdték a síneket is lerakni, és hozzáláttak Sopronszentmártonnál egy 20 méteres viadukt megépítéséhez is. A legnagyobb fejtörést a Csávától Felsőpulyáig terjedő, valósággal hegyi pálya jellegű rész jelentette.¹⁵⁰⁸ A vonal építésén ez idő tájt hozzávetőlegesen 1500–2000 ember dolgozott.¹⁵⁰⁹ Időközben az állomásokhoz vezető utakról is megindultak a tárgyalások.¹⁵¹⁰ Sopronban a közvéleményt az foglalkoztatta már leginkább, hogy milyen lesz az új HÉV menetrendje. A helyiek naponta legalább 3 személyvonatot kívántak, és a másik fontos szempontjuk az volt,

1498 A kőszeg–soproni vasut segítése. A miniszter újabb leírata. Még nem döntött véglegesen. In: Vvm, 1908. január 12., 9. szám, 4–5.

1499 MOL, SK HÉV, 1. doboz, Kereskedelemügyi m. k. Minister 97.057. számú III/1907. rendelete. 1908. január 3.

1500 Kővér 1983, 160.

1501 A kőszeg–soproni vasut. In: KéV, 1908. március 29., 13. szám, 2.

1502 MOL, SK HÉV, 1. doboz, a sopron–kőszegi helyi érdekű vasút 343–430 szelvények közti vonalrészének közigazgatási pótbejárásról felvett jegyzőkönyv. 1908. január 10., SL, SVTI 1403, 18. Sopron sz. kir. város tekintetes törvényhatósági bizottságának. 1908. február 17.

1503 MOL, SK HÉV, Jegyzőkönyv, 1907. december 14. A sopron–kőszegi vasut építése. In: Vvm, 1908. március 13., 61. szám, 4. Vas Megyei Levéltár, Vasvármegye Közigazgatási Bizottsága, V. 1129. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 17259. számú III/4. rendelete, 1908. március 1.

1504 A sopron–kőszegi vasut építése. In: SN, 1908. március 2., 53. szám, 4.

1505 MOL, SK HÉV, 1. doboz, Jegyzőkönyv, 1908. március 14. A kőszegi pályaudvar kibővítése. In: Vvm, 1908. március 24., 70. szám, 4.

1506 Sopron–kőszegi vasut. In: SN, 1908. április 7., 81. szám, 3.

1507 Vonatbejárás a kőszeg–soproni vasuton. In: Vvm, 1908. április 17., 90. szám, 6. A kőszeg–soproni vasut bejárása. In: KéV, 1908. április 19., 16. szám, 2.

1508 Sopron–kőszegi vasut. In: SN, 1908. április 19., 92. szám, 7.

1509 A sopron–kőszegi vasut. In: Vvm, 1908. április 23., 94. szám, 4.

1510 Az állomásokhoz vezető utak. In: SN, 1908. május 8., 106. szám, 2.

hogy mind az ő városukban, mind Kőszegen legyen csatlakozás a más irányba közlekedő szerelvényekhez.¹⁵¹¹ Közben a munkálatok továbbra is gyorsan haladtak előre, a nehézséget csak az jelentette, hogy az állami vasgyár képes-e egyáltalán ilyen tempóban szállítani az építkezéshez szükséges síneket a fokozott megrendelések miatt.¹⁵¹²

Mivel a vállalkozó teljesítette a megszabott feltételeket, Sopron köz- és jogügyi bizottsága az ülésén elhatározta, a korábban megszavazott 50.000 koronányi szubvenciót adják át neki. Mindemellett a fórum javaslatot tett egy, a kereskedelemügyi miniszternek küldendő levélre, amelyben az illetékest a GYSEV-re is kiterjeszhető kedvezményes díjtételek megadására kérték.¹⁵¹³ A közgyűlés és a bizottság Sopronban végül úgy határozott, hogy csak akkor utalják ki a támogatást, ha a miniszter a MÁV mellett a GYSEV vonalára is kiterjeszti a kedvezményes díjakat.¹⁵¹⁴

A kivitelezők aztán június végére már Lakompakig is lefektették a vágányt, illetve a viadukttal és az állomásépületekkel is elkészültek. Némi megakadás mégis volt, mert a vasgyár nem tudta időben szállítani a síneket összefogó hevedereket, ennek ellenére a pálya a vállalkozó megítélése alapján szeptemberben átadható lesz.¹⁵¹⁵ A soproni helyi sajtó ekkortájt már részletesen taglalta a vonal megnyitását, és ezt októberre prognosztizálta. Szerintük a két végpont közötti út meglehetősen hosszásra ígérkezik, hiszen három órát vesz majd igénybe, de ez a későbbi fejlesztéseknek köszönhetően redukálódhat.¹⁵¹⁶ Az építkezést eközben beárnyékolta az, hogy Sopron törvényhatósági bizottsága a korábban a vasútnak megítélt 50.000 forintos támogatást végleg megtagadta. A döntés abból fakadt, hogy a város vezetői, amikor ezt az összeget megszavazták a vicinálisnak, nem tudták, hogy a vonal nem közvetlenül, hanem Harka-Kópháza állomásnál ágazik be a GYSEV pályájába. Ilyen körülmények között a szubvenciót megvonták az építetettől.¹⁵¹⁷ Az ügy itt még nem zárult le, az átadás után hosszú pereskedés vette kezdetét Stein és a város között.

Az építkezés befejeződése július végére már belátható közelségbe került, mivel a pálya Felsőpulyáig kész volt, csupán a Répcekehely melletti töltés okozott némi fejtorést a kivitelezőknek a folytonos földcsuszamlások miatt.¹⁵¹⁸ Miután Rótfalva és Felsőpulya között is lefektették a síneket, nem sokkal később megjelent az első szerelvény, amelyet a település előljárói megkoszorúztak.¹⁵¹⁹ Augusztusban kavicsvonatok közlekedtek már a vonalon, és ezzel szinte biztossá vált, hogy október közepén megnyílik az 57,776 kilométeres HÉV.¹⁵²⁰ Jó hírek érkeztek Budapestről is. A kereskedelemügyi miniszter – a miniszterelnökkel, a pénzügy- és belügyminiszterrel egyetértésben – jóváhagyta a korábban Felsőpéterfa, Sopronújlak, Harácsony, Lakfalva, Kishársfalva, Veperd, Kabold, Doborján, Lánzsérújfalu,

1511 A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1908. május 10., 107. szám, 4.

1512 A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1908. május 23., 119. szám, 3.

1513 A sopron–kőszegi vasút szubvenciója. In: SN, 1908. június 11., 133. szám, 2.

1514 A kőszeg–soproni vasút segítése. In: SN, 1908. június 17., 138. szám, 3.

1515 A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1908. június 27., 146. szám, 2.

1516 A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1908. július 5., 152. szám, 3.

1517 MOL, SK HÉV, 1. doboz, Jegyzőkönyvi kivonat, 1908. június 25.

1518 A sopron–kőszegi vasút. In: SN, 1908. július 28., 171. szám, 2.

1519 A sopron–kőszegi vasuton. In: KéV, 1908. augusztus 2., 31. szám, 2. A kőszeg–soproni vasút. In: KéV, 1908. augusztus 16., 33. szám, 2.

1520 A sopron–kőszegi vasuton. In: SN, 1908. július 30., 173. szám, 2. A kőszeg–soproni vasút. In: SN, 1908. augusztus 30., 198. szám, 4. A kőszegi vasút. In: SN, 1908. augusztus 15., 187. szám, 5. A sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1908. augusztus 23., 34. szám, 2.

Lakompak, Császárfalu, Mészverem, Lánzsérvirány, Felsőlászló és Sopronszentmárton községek által megszavazott hozzájárulást, amit majd a települések hosszabb lejáratú kölcsönökkel fedeznek.¹⁵²¹

Szeptemberben aztán Kossuth Ferenc engedélyezte Esterházy Miklós számára Lakompak állomásból kiágazólag – a megfelelő technikai és biztonsági paraméterek mellett – egy műtanrendőri bejárást követően átadható iparvágány létesítését.¹⁵²² Erre csak a későbbiekben került sor, hiszen 1911-ben jön létre a szerződés Esterházy Miklós és a Sopron–kőszegi HÉV üzemeltetője, a MÁV között ennek megépítésével kapcsolatban.¹⁵²³

Szeptember közepére az is kiderült, hogy a pálya átadását október 15-ére tűzték ki. Stein ez ügyben Sopronban járt tárgyalni, ahol a GYSEV, a MÁV és a Sopron–kőszegi HÉV küldöttjei találkoztak a csatlakozási szerződések megszövegezése tárgyában. Menetrend továbbra sem volt.¹⁵²⁴ Időközben a vasút már a megnyílása előtt érezte térszervező hatását, mivel a lakfalvi posta elhelyezése is ennek tudatában célszerűen történt meg. A közérdek azt kívánta, hogy a hivatalt Lókra helyezték át, mert onnan Sopronba, 16 kilométeres távolságba három nap alatt jutott el egy levél, így a körjegyzőség, az anyakönyvi és a plébániai hivatal is összekötetésbe került a járási és vármegyei intézményekkel. A lókiak ingyenes telket ajánlottak fel az ügy érdekében,¹⁵²⁵ és ez végleg el is döntötte a kérdést.

Az egyre közelebbi átadás örömeibe ürem is vegyült. A veperdi megállóhely tájékán a Kőszegről Sopron felé közlekedő tizenegy kocsi álló szerelvény lezuhant a magas töltésről. A szerencsétlenségnek áldozatai is voltak. Három munkást a kocsiból kiömlő homok terített maga alá, ők megfulladtak, míg további három személy súlyosan megsérült. Hersch Vilmos vállalati főmérnök azonnal a helyszínre utazott és megkezdte a baleset kivizsgálását.¹⁵²⁶ A vizsgálóbizottság arra a megállapításra jutott, hogy a vonat a megengedettnél nagyobb sebességgel próbált meg bevenni egy éles kanyart, és ennek következtében kisiklott, de öt kocsi épen maradt.¹⁵²⁷ A kár így is eléggé tetemes volt, hozzávetőlegesen 40.000 korona.¹⁵²⁸ A bajt súlyosbította, hogy a kórházba szállítást követően két újabb személy is életét veszítette, az egyik, akinek mindkét lábát amputálni kellett, a másik a mozdonyvezető, akit a kiáramló gőz leforrázott és súlyos égési sérüléseket szenvedett.¹⁵²⁹ Az egész szerencsétlenség az átadás korábban meghatározott időpontját is veszélyeztette.¹⁵³⁰ Nem sokkal később be is jelentették, hogy ennek következtében az üzembe helyezés csak november első felében várható, mert ezek után a mérnökök a pálya forgalmi biztonságát

1521 Vasútépítési segély. In: SN, 1908. augusztus 15., 187. szám, 5. Vasuti építkezési segély. In: SN, 1908. szeptember 2., 200. szám, 2. Vasuti segélyek. In: SN, 1908. augusztus 19., 189. szám, 2. Vasútépítkezési segélyek. In: SN, 1908. augusztus 25., 193. szám, 2.

1522 A lakompaki iparvágány. In: SN, 1908. szeptember 12., 208. szám, 3.

1523 MOL, SK HÉV, 1. doboz, Szerződés, 1911. április 15.

1524 A sopron–kőszegi vasut. In: SN, 1908. szeptember 18., 213. szám, 2.

1525 A sopron–kőszegi vasut. In: SN, 1908. szeptember 19., 214. szám, 3.

1526 Egy vasutvonal vérkeresztése. Szerencsétlenség a sopron–kőszegi vasuton. Négy halott, számos sebesült. In: Vvm, 1908. szeptember 20., 216. szám, 6. Nagy vasuti szerencsétlenség. In: SN, 1908. szeptember 20., 215. szám, 4.

1527 A kőszeg–soproni vasut vérkeresztése. In: Vvm, 1908. szeptember 23., 218. szám, 5.

1528 A veperdi szerencsétlenség. In: SN, 1908. szeptember 22., 216. szám, 2.

1529 A kőszeg–soproni vasuti szerencsétlenség. In: KéV, 1908. szeptember 27., 39. szám, 2. A kőszeg–soproni vasut katasztrófája. In: Vvm, 1908. szeptember 22., 217. szám, 5.

1530 A veperdi szerencsétlenség. In: SN, 1908. szeptember 25., 219. szám, 2.

alaposabban átvizsgálták.¹⁵³¹ Még le sem nyugodtak a kedélyek az eset után, amikor egy újabb vonat siklott ki a rótfalva-rendeki állomás magasságában. A mozdony Kőszegről Sopron felé közlekedett, mikor a kövel telerakott szerelvény Rótfalva és Répcekehely között letért a pályáról. Csodával határos módon személyi sérülés nem történt ezúttal, és a forgalom pár óra leforgása alatt helyreállt.¹⁵³²

Az indulatok lecsillapodása után Baán Endre Sopron vármegyei fő- és Hajas Antal alispán október 11-én személyesen bejárták és megsemmisítették a pálya egyes, nevezetesebb részeit, így az állomásokat, hidakat és műtárgyakat.¹⁵³³ Kiírták október 31-ére a műtanrendőri bejárás időpontját is.¹⁵³⁴ Még a megnyitás előtt Kőszeg város tanácsa a Kőszeg, sziget állomásnevet Kőszeg, sörgyárra keresztelte át.¹⁵³⁵ Október közepén azonban még mindig nem lehetett tudni a megnyitó pontos dátumát. Az viszont biztos volt, hogy a megjelentek utána vagy Kőszegen vagy Sopronban ünnepélyes ebédet tartanak. A közvélemény már ekkor is nagy jelentőséget tulajdonított a HÉV-nek, mivel az egy festői, természeti szépségekben gazdag környéken haladt át, így véleményük szerint a vicinális turisztikai funkciója is kidomborodott.¹⁵³⁶ Október végén a MÁV és a Sopron–kőszegi HÉV megkötötte az üzemkezeléssel kapcsolatos szerződést, majd – a korábbiakkal ellentétben – Kossuth a műtanrendőri bejárást november 4-ére halasztotta, és a menetrendet tekintve is voltak még kérdéses elemek.¹⁵³⁷ Ezzel egy időben a lakompaki iparvágány bejárása és felülvizsgálata is bekövetkezett, és a kereskedelemügyi miniszter a vágány üzembe vételét engedélyezte Esterházy gróf számára.¹⁵³⁸ Miután a hón áhított menetrend elkészült, Sopronban nem vívott ki egyértelmű elismerést, főképp az ügyvédek körében, akiknek már reggel 4-kor el kellett indulniuk, ha Felsőpulyán aznap tárgyalásuk volt.¹⁵³⁹ Némi korrekcióra került sor, de főként a posta jóvoltából, amely csak akkor vállalta a vonal mentén a fővárosi magyar lapok terjesztését, ha áthelyezik a Kőszegről délután 2 óra 39 perckor induló vonatot 4 órára.¹⁵⁴⁰ Erre azért is volt szükség, mert a különben főképp német ajkú vidék magyarosítása ezen keresztül is felgyorsítható.¹⁵⁴¹ A megnyitás időpontját a miniszter november 5-ére tűzte ki.¹⁵⁴² Az átadás előtt Harácsony, Hasfalva és Sopronnyék küldöttsége járt Hajas Antalnál azt panaszolva el, hogy a vállalkozó mindeddig még nem fizette ki a tőlük kisajátított területet. Az alispán megígérte a jelenlévőknek, hogy gyors lépéseket tesz az ügyben.¹⁵⁴³

1531 A kőszeg–soproni vasut megnyitása. In: SN, 1908. szeptember 29., 222. szám, 3. A kőszeg–soproni vasut megnyitása. In: Vvm, 1908. szeptember 26., 221. szám, 5.

1532 Kisiklott a sopron–kőszegi vonat. In: Vvm, 1908. október 11., 234. szám, 8. Vonatkisiklás. In: KéV, 1908. október 11., 41. szám, 2.

1533 A sopron–kőszegi vasuti vonal bejárása. In: SN, 1908. október 11., 233. szám, 3.

1534 A kőszeg–soproni vasut bejárása. In: SN, 1908. október 14., 235. szám, 3. A kőszeg–soproni vasut bejárása. In: Vvm, 1908. október 11., 234. szám, 8.

1535 Megváltozott állomásnév. In: SN, 1908. október 14., 235. szám, 3.

1536 A sopron–kőszegi vasut. In: SN, 1908. október 17., 238. szám, 3.

1537 MOL, SK HÉV, 1. doboz, Szerződés, 1908. október 19. A sopron–kőszegi h. é. vasut műtanrendőri bejárása. In: VKK, 1908. október 25., 125. szám, 790. Műtanrendőri bejárás. In: SN, 1908. október 22., 242. szám, 2. A sopron–kőszegi vasut bejárása. In: Vvm, 1908. október 20., 241. szám, 7. SL, SVTI 1403. 18. Másolat. 1908. október 14. A sopron–kőszegi vasut menetrendje. In: SN, 1908. október 20., 240. szám, 3.

1538 Iparvágány. In: SN, 1908. október 20., 240. szám, 3.

1539 A kőszeg–soproni vasut menetrendje. In: SN, 1908. október 22., 242. szám, 3.

1540 A kőszeg–soproni vasut menetrendje. In: Vvm, 1908. október 21., 242. szám, 4.

1541 A kőszeg–soproni vasut menetrendje. In: KéV, 1908. október 25., 43. szám, 2.

1542 A kőszeg–soproni vasut megnyitása. In: KéV, 1908. október 25., 43. szám, 2.

1543 Három község panaszja. In: SN, 1908. október 28., 247. szám, 3.

Nyitás előtt az illetékesek döntöttek a Sopron–kőszegi HÉV pályaorvosáról, aki dr. Lauringer János járási orvos lett.¹⁵⁴⁴ Majd a szombathelyi üzletvezetőség az állomások személyzetét is felállította.¹⁵⁴⁵ Az elosztóvonatok folyamatosan jártak már a vonalon, hogy minden felszerelés a megfelelő helyre kerüljön.¹⁵⁴⁶ Időközben a *Soproni Napló*ban arról lehetett olvasni, hogy a bankett helyett csupán egy büfékocsiban látják vendégül a meghívott embereket.¹⁵⁴⁷ A meglehetősen alacsony, a bérkocsi tarifáinál is kedvezőbb menetdíjak is publikussá váltak, ezért a közvélemény szerint hamar élénk forgalom alakul majd ki a vonalon.¹⁵⁴⁸ A kereskedelemügyi miniszter a régóta húzódó, a Vas vármegye által megszavazott 20.000 koronás támogatás ügyében is határozott, és jóváhagyta, hogy az útalap terhére rendezzék a segítyt, de ennek fedezete kölcsön útján valósulhatott csak meg.¹⁵⁴⁹

Végül 1908. november 5-én a régóta tervezett, Sopront Kőszeggel összekötő helyiérdekű vasút műtanrendőri bejárására is sor került.¹⁵⁵⁰ Ennek vezetője Masirevics György vasúti és hajózási főfelügyelő volt, de jelen voltak a MÁV, a GYSEV, a Kőszeg–szombathelyi HÉV, Sopron és Vas vármegye, Sopron és Kőszeg városa, az Esterházy hercegi uradalom képviselői, Stein engedményes, Hersch Vilmos építési vállalkozó, Heinsheimer Alfréd a bázeli bank képviselőjében és Rábel László a sajtó részéről. A hivatalos személyeket szállító szerelvény háromnegyed 9-kor indult el Sopronból és délután 4 óra környékén érkezett Kőszegre, ahol a vendégek az utazás tapasztalatait jegyzőkönyvbe vették. Megvizsgálták az állomások felszerelését, berendezését és a műtárgyakat. A bizottság több helyen is kiszállt a nyílt pályán és a pályatestet is alaposan szemügyre vette.¹⁵⁵¹ A vonal (LÁSD: MELLÉKLET, 8. ÁBRA) mentén található települések lakosai ünnepelve fogadták a vonatot. Majd estére a cselekmény résztvevői visszatértek a kiindulópontjukba, és az aktus ezzel hivatalosan lezárult. Ezt követően a Pannónia Szállóban tartottak egy bankettet. Masirevics aztán november 5-én elrendelte az új vasút megnyitását.¹⁵⁵² Napvilágot láttak azonban olyan hírek, hogy a vasút ezzel még nem nyílhat meg a közforgalom számára, mert biztonsági szempontból el kell végezni bizonyos munkákat, és ennek következtében az utazóközönség november 10-étől vagy 12-étől veheti azt csak igénybe.¹⁵⁵³ Mégsem kellett aztán megvárni november 10-ét, mert az új vonal 5-étől a közforgalom számára is megnyílt, és az utasforgalom már az első napokban élénk volt.¹⁵⁵⁴ A teherszállítás is elindult, amelyet fokozott a bazaltbányák megnyitása is. A MÁV vezetősége a HÉV-et a pályafelügyelet és -fenntartás céljából a szombathelyi igazgatósághoz rendelte.¹⁵⁵⁵ A kereskedelemügyi miniszter az 57,776 kilométernyi vonalat a megnyitásának napjától a vasúti árufuvaro-

1544 A kőszeg–soproni vasút pályaorvosa. In: KéV, 1908. november 1., 44. szám, 2.

1545 A kőszeg–soproni vasút személyzete. In: SN, 1908. november 3., 252. szám, 3. A kőszeg–soproni vasút személyzetét. In: KéV, 1908. november 8., 45. szám, 3. A kőszeg–soproni vasút személyzeti beosztása. In: KéV, 1908. november 1., 44. szám, 2.

1546 A kőszeg–soproni vasút. In: Vvm, 1908. október 30., 250. szám, 5.

1547 A kőszeg–soproni vasút. In: SN, 1908. október 31., 250. szám, 3.

1548 Menetdíjak az új vasuton. In: SN, 1908. október 31., 250. szám, 3.

1549 A kőszeg–soproni vasút segélyezése. In: Vvm, 1908. november 3., 253. szám, 4.

1550 MOL, SK HÉV, Jegyzőkönyv, 1908. november 5.

1551 A kőszeg–soproni vasút bejárása. A megnyitásról még nem határoztak. In: Vvm, 1908. november 5., 255. szám, 2.

1552 Az új vasút. Műtanrendőri bejárás. In: SN, 1908. november 6., 255. szám, 1–2.

1553 Vasutmegnyitás üzembe helyezés nélkül. In: Vvm, 1908. november 4., 254. szám, 5. Vasutmegnyitás. In: SN, 1908. november 5., 254. szám, 3.

1554 A sopron–kőszegi HÉV megnyitása. In: VKK, 1908. november 13., 133. szám, 830. Százaötven utas. In: SN, 1908. november 8., 257. szám, 3. A sopron–kőszegi vasút forgalma. In: SN, 1908. november 7., 256. szám, 2.

1555 A sopron–kőszegi vasút. In: KéV, 1908. november 15., 46. szám, 3. Kövér 1983, 161.

zásra vonatkozó nemzetközi egyezmény hatálya alá helyezte.¹⁵⁵⁶ Ekkortájt evidencia volt, hogy az állomásépületeket kisebb forgalomra szabták, amelyek a megnyitást követően sok helyütt, például Sopronkeresztúron, elégtelennek bizonyultak.¹⁵⁵⁷ Ezek későbbi kibővítésére is sor került.

Sopron vármegyének innentől kezdve nem volt már a közlekedésbe be nem vont területe. A vasút szempontjából kedvezőtlen természetföldrajzi adottságú Felsőpulyai járás is kapott vasutat. A helyi sajtó és a közvélemény is sokat várt a vicinálistól, mivel a területen számtalan kirándulóhely feküdt és ezeket az új vasút a nyaralók és a turisták számára még elérhetőbbé tette. Nem mellékesen a vicinális Sopron kereskedelmét is élénkítette, mert olcsóbbá váltak az élelmiszerek, új gyárak és ipari vállalatok telepedhettek itt le.¹⁵⁵⁸ Ekkor tehát egyértelműnek tűnt a vonal hasznossága nemcsak gazdasági, hanem társadalmi szempontból is.

Megállapítható, hogy a Sopron–kőszegi HÉV a Sopron és Vas vármegyékben élők nagy várakozására végül majd 70 évvel az első elgondolását követően 1908 végén már utasokat és árut is szállított a két volt szabad királyi város között, és ezzel egy újabb vidéket sikerült bekapcsolni a vasúti vérkeringésbe a nyugati határszélen. E vonal a nagy HÉV-építési láz végére valósulhatott csak meg, hiszen voltak a térségben (például: Sopron–pozsonyi HÉV, Fertővidéki HÉV, Kőszeg–szombathelyi HÉV) ezzel szemben prioritást élvező vicinálisok. Az első elképzelések rendre elbuktak a kellő finansziális háttér hiányából fakadóan, de már ez is jelezte, hogy van tétje a két várost összekötő vonal kiépítésének. A vicinális előtörténete ennek következtében meglehetősen hosszúra nyúlik vissza a történelemben, de a számos helyi kezdeményező után egy budapesti vállalkozónak, Stein Miklósnak – vélhetően – fővárosi tőkecsoportokkal a háta mögött sikerült tető alá hoznia a vállalkozást. Mindazonáltal nem szabad elfelejteni, hogy helyi támogatás nélkül ez így nem valósulhatott volna meg. Az érintett vármegyék (Sopron és Vas), városok (Kőszeg és Sopron) és a vonal mellett található települések a saját anyagi potenciáljukhoz mérten támogatták a vasút kiépítését, hiszen érdekükben állt, hogy a pálya ne kerülje el lakhelyüket, mert az hosszú időre elzárhatná őket a világtól. Itt külön kiemelendő az Esterházy Hitbizomány, amely 250.000 forintos részvényjegyzéssel egyértelműen jelezte, nagy perspektívát lát a vasútban. A helyenként meglehetősen nehéz terepviszonyok és a települési hozzájárulások eredményezték a vonal kacskaringósságát, aminek kijelölését komoly viták és érdekharcok előzték meg. Ez esetben az „engedményesnek” talán még ennél is nagyobb huzavonát jelentett a meglehetősen vontatottan előrehaladó helyi hozzájárulások összegyűjtése, de Stein lobbitevékenysége végül meghozta az áttörést az ügyben, és a HÉV megépülhetett.

1556 A sopron–kőszegi helyi érdekű vasutnak a nemzetközi egyezmény hatálya alá helyezése. In: VKK, 1908. december 18., 147. szám, 907.

1557 Állomási épületek elégtelensége. In: SN, 1908. november 22., 269. szám, 4.

1558 Gönczy 1901, 81., Sopron–kőszegi vasut. In: SN, 1908. november 5., 254. szám, 1–2.

5.4.6. A Sopron–kőszegi HÉV funkciói 1920-ig

A Sopront Kőszeggel összekötő HÉV – a másik két vicinálishoz hasonlóan – szintén közforgalmú vasútnak minősült. E vicinális esetében – az előtörténetét tekintve – a vonal várható turisztikai funkciója lényegesen hangsúlyosabb elemet képezett, hiszen a pálya nem sík, hanem hegyes-völgyes, számos természeti látványossággal rendelkező területen vezetett át. Emellett a vonal későbbi ipari és kereskedelmi funkciója is releváns volt már a tervezés fázisában.

A kereskedelemügyi miniszter e vasút esetében is elrendelte a postai küldemények kötelező szállítását. Levél- és postaszállításra berendezett szerelvények is közlekedtek a vonalon 1908 végére, de alapvetően a vegyes vonatok voltak jellemzőek.¹⁵⁵⁹ Ebből következik, hogy e HÉV-nek is lesz a postai szállítmányokat továbbító rendeltetése.

Az első menetrend (LÁSD: MELLÉKLET, 33. ÁBRA) alapján napi három vonatpár közlekedett a két végállomás között, és egyelőre – technikai okokból fakadóan – nem volt lehetőség arra, hogy Sopron és Szombathely között közvetlen járatokat indítsanak. A Sopron és Kőszeg között utazók ekkortájt átlagosan 3 és fél óras menetidőre számíthattak. A szerelvények hajnalban, délelőtt és késő délután indultak a másik végpontba.¹⁵⁶⁰ A soproniak nem voltak elégedettek e menetrenddel, mivel a reggel és délelőtt Kőszeg irányába közlekedő vonatok túl korán indultak szerintük, főleg télen a hajnali. A panasz azonban ekkor nem került meghallgatásra, mivel a vasúttársaság csak így tudta a kőszegiek igényeit kielégíteni, illetve a reggeli, szombathelyi csatlakozást biztosítani.¹⁵⁶¹ Nem sokkal később, 1909 nyarán már engedtek a nyomásnak az illetékes szervek. A Sopronból délelőtt 10 óra 15 perckor induló vonat átkerült 12 óra 18 percre, így aki reggel felutazott Kőszegről a városba, kényelmesen elintézhette ügyeit, és ezzel a vonattal vissza is utazhatott időben.¹⁵⁶² Ez az újítás azonban a kőszegiek nemtetszését váltotta ki, mivel szerintük ez a helyi kereskedőkre nézve sérelmes, csak a soproniak érdekeit szolgálja.¹⁵⁶³ A menetrend megváltoztatására ennek ellenére nem tudtak hatással lenni, amely mindenki igényeit maradéktalanul nem elégíthette ki.

A soproni sajtó a vonal üzembe helyezése után két héttel már meglehetősen kedvező híreket publikált a hasábjain. A személyforgalom minden várakozást felülmúlt, és az országos vásárok majd csak ezután következtek. A sopronkeresztúri és lakompaki kereskedők máris kérvényezték a fenntartónál egy, a két település között közlekedő helyi vonat indítását, mert különben az eddigi szerelvényekkel nem tudtak volna nagy forgalmat lebonyolítani.¹⁵⁶⁴ A helyiek jóslata bevált, hiszen az első nagy soproni országos vásár alkalmával rekordszámú utas vette igénybe a kőszegi vasutat, és ezt senki sem gondolta

1559 A sopron–kőszegi vasút. In: Vvm, 1908. november 8., 258. szám, 8. A sopron–kőszegi vasut a posta szolgálatában. In: SN, 1908. november 7., 256. szám, 2.

1560 Kövér–Pammer 1995, 506.

1561 A sopron–kőszegi vasút menetrendje. In: SN, 1909. január 14., 10. szám, 2.

1562 Új menetrend a kőszegi vasuton. In: SN, 1909. július 18., 161. szám, 4. Új menetrend a kőszegi vasuton. In: SN, 1909. július 25., 167. szám, 5. Új menetrend a kőszegi vasuton. In: SN, 1909. augusztus 6., 177. szám, 2.

1563 Elégedetlenek a kőszegiek. In: SN, 1909. augusztus 20., 189. szám, 3.

1564 A sopron–kőszegi vasut. In: SN, 1908. november 14., 262. szám, 2.

volna a városban.¹⁵⁶⁵ Ezen igények felmérése után megjelentek az ún. kofavonatok a vonalon, minden hétfőn a fő vásáridőszakban Sopron és Sopronszentmárton között.¹⁵⁶⁶ Továbbá a vicinális üzletvezetősége a megnyitás utáni évben először külön a munkások számára szombati és hétfői napokra járatokat épített be a menetrendbe Sopron és Sopronszentmárton között. Erre azért volt szükség, mert számos kőműves vállalt munkát Ausztriában és Sopronban, és ők csak hétvégére utaztak haza.¹⁵⁶⁷ Ezt követően a helyiek egy külön színházvonatot is kérvényeztek a vállalatnál, hogy Felsőpulyáról Sopronba hetente kétszer bejárhassanak az előadásokra, és még aznap haza is tudjanak menni.¹⁵⁶⁸ A sajtó 1909-ben már arról cikkezett, hogy a kirándulók is megjelentek a vicinálison, akik Kőszegről azért jöttek Sopronba, hogy a helyi nevezetességeket megtekintsék.¹⁵⁶⁹ A társadalmi igények kielégítése céljából 1911. április 30-tól Szombathely és Sopron között már Kőszegen és Felsőpulyán át is közlekedtek közvetlen vonatok. Így a két város között már a második kötőtpályás összeköttetés jött létre. Ekkor 4 és fél és 6 és fél órás utazással kellett számolniuk a két végpont között utazóknak, míg ugyanebben a viszonylatban a Déli Vasúton mindössze 67 és 100 perc volt a menetidő.¹⁵⁷⁰ Sopronból külön karácsonyi ünnepi járatot is indítottak 1913. december 24-én Kőszegre, hogy mindenki eljuthasson haza, illetve a rokonokhoz még szenteste napján.¹⁵⁷¹ Thirring Gusztáv útikalauzában a Sopron–kőszegi HÉV menti településeket és azok látványosságait, a turisták számára hasznos információit is leírta.¹⁵⁷² Voltak olyan csoportok, amelyek használták is ezt. A Kőszegi Turista-Egylet 1909 nyarán kirándulást szervezett Sopronba vonattal, ahol megtekintették a múzeumot, felmentek a Lőverekbe és a Károly-kilátóra, majd az esti vonattal visszautaztak.¹⁵⁷³ Ezzel a HÉV-nek egyértelműen kidomborodott a személyszállítással kapcsolatos specializált funkciója, hiszen mind a munkába, mind a vásárba való járás fellendült rajta keresztül.

A vicinális előtörténete során az is egyértelműen kirajzolódott, hogy ipari funkciója is lesz a vonalnak. Ezt leginkább az Esterházy Miklós által óhajtott rótfalvi irány tette nyilvánvalóvá, hiszen ezzel a herceg felsőpulyai bányája is bekapcsolódott a közlekedésbe, de hasonlóan jelentős a kőszegi sörgyárnál létesített külön megálló is. A nagy ipari igényeknek köszönhetően a vasúttársaság már 1909-ben kénytelen volt külön tehervonatokat berendezni, amelyekben főként répát és fát szállítottak, de a bazaltbánya megnyitása után további nyersanyag is a vasúton keresztül jutott el feldolgozásának helyére.¹⁵⁷⁴ Lakompak, Sopronnyék–Harácsony és Felsőpulya állomások az illetékes minisztertől marharakodásra is engedélyt kaptak.¹⁵⁷⁵ Mindez pontosan megmutatja, hogy a vonalon rendszeresen közlekedtek mezőgazdasági és ipari termékeket szállító vegyes és tehervonatok, de az 1910-es HÉV-közgyűlés mégiscsak a személyforgalmi mutatókkal volt

1565 Ezer utas. In: SN, 1908. november 17., 264. szám, 3.

1566 Kofavonat a kőszegi vasúton. In: SN, 1909. május 23., 116. szám, 3.

1567 Munkásvonatok. In: SN, 1908. október 28., 247. szám, 3.

1568 Színházi vonat. In: SN, 1908. november 15., 263. szám, 4.

1569 Kőszegi turisták Sopronban. In: SN, 1909. június 6., 127. szám, 3.

1570 Kővér–Pammer 1995, 506.

1571 Karácsonyi ünnepek alkalmából közlekedő külön személyvonatok. In: Városok Lapja, 1913. december 6., 49. szám, 618.

1572 Thirring Gusztáv: Sopron és a Magyar Alpok. Úti kalauz. Sopron, DTE, 1911, 144–169.

1573 Kőszegi turisták Sopronban. In: SN, 1909. június 6., 127. szám, 3.

1574 Tehervonatok a sopron–kőszegi vasúton. In: SN, 1909. október 20., 239. szám, 3.

1575 Kővér–Pammer 1995, 505.

elégedett, a teherforgalmival nem.¹⁵⁷⁶ A vezetők nagyobb teheráru-forgalmat vártak a vasúttól. A szállított áruk listáján nagy mennyiségben található szesz, kő- és barnaszén, feldolgozott vas, gabona, tűzi- és épületfa, liszt, só, bor, dohány, építőanyag, cukor, élő állat, sör, petróleum és gyümölcs. Ebből kifolyólag kijelenthető, hogy – a személyszállítás mellett – a HÉV-nek a teherszállításon belüli ipari és kereskedelmi specializált funkciója is jelentős volt.

Ha a statisztikákban szereplő adatokat összevetjük a megnyitás évétől, 1908-tól 1915-ig, akkor arra a következtetésre jutunk, hogy az utasok száma és a szállított teher mennyisége is szinte folyamatosan emelkedett a vonalon (LÁSD: MELLÉKLET, 9., 10. ÁBRA). Ez az elégedetlenkedők számára egyértelműen jelezte, hogy a vonal kihasználtsága egyre inkább nőtt.¹⁵⁷⁷

Az első világháború kitörésével – mint a másik két HÉV esetében is – a kőszegi vasútnál újabb funkció jelent meg. A hadimenetrend életbelépésével redukálódott a polgári személy- és teherforgalom, hiszen ennek a helyét a katonai szállítmányok vették át, majd a későbbiek során Kőszegről Sopronba már hadifoglyokat szállító szerelvény is közlekedett a szakaszon.¹⁵⁷⁸ A háború végi nyersanyaghiány járatkimaradásokat eredményezett, ennél nagyobb csapást már csak a trianoni békeszerződés aláírása jelentett. Ezzel a Róttfalvától Sopronkeresztúrig húzódó vonalrész Ausztriához került, de paradox módon a két végállomás nem, így aki Sopronból Kőszegre utazott, az Ausztrián keresztül érhetett el a végcélját. A vonal hovatarozásával kapcsolatos vég nélküli vitákat a nemzetközi bíróság zárta le azzal, hogy végleg az BBÖ-nek (Bundesbahnen Österreichs) ítélte az egész szakaszt, és ezt követően – bár GYSEV-es mozdonyokkal, de – megindult az ún. korridorforgalom.¹⁵⁷⁹ Magyar részről Kőszegen, az osztrákról Rattersdorfban (Róttfalva) és Deutschkreutzban (Németkeresztúr) tartottak útlevelvizsgálatot.¹⁵⁸⁰

1576 I. m. 506.

1577 E következtetésem az Adatok a vasutak 1915. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1915. évi összesített eredményekről című munkák erre vonatkozó részeinek összehasonlításával hoztam meg. In: Adatok a vasutak 1915. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1915. évi összesített eredményekről. Bp., Kereskedelemügyi m. kir. minister, 1917. E forrásanyag azonban csak 1915-ig készült el, hiszen a Monarchia felbomlása után ilyet már nem adtak ki.

1578 Kövér 1983, 197–198.

1579 Kubinszky 2009, 98.

1580 Kövér–Pammer 1995, 506–507.

6. A vizsgált HÉV-ek hatása a területi és demográfiai tényezők változásaira

6. 1. A vizsgált HÉV-ek által átszelt terület, az érintett nagybirtokok és termelőegységek

A könyv e fejezetében céloim megvizsgálni a három, általam választott helyi érdekű vasút gazdasági térformáló szerepét. Itt abból a Beluszky Pál által tett kijelentésből indulok ki, hogy *„nemcsak a vasút épített várost, hanem viszont, a város – magának – vasutat”*.¹⁵⁸¹ Ebből következően egy vaspálya lefektetését két dolog ösztönözhetette: egyrészt a már meglévő termelő tényezők igénye a vasútra, amely megteremtésére azok nagy hatást gyakorolhattak, másrészt az új közlekedési eszköz nagyjából előre jelezhető gazdasági fejlődést dinamizáló effektusa. Vizsgálatom első felében arra próbáltam rámutatni, milyen területeket szelt át a három HÉV, de ezen belül is fontosabb az, milyen állomások jelentek meg a vonalak mentén, és azokhoz milyen (nagy)birtokok és termelőegységek tartoztak, amelyek áruikat e helyen adták fel, illetve, ha szükségük volt nyersanyagra, akkor ezen keresztül juthattak hozzá. E térségben a vizsgált időszakot tekintve a nagybirtok dominanciája kimutatható, így a kutatás e szemszögből ezekre koncentrált. Az érintett nagybirtok-tulajdonosok – feltételezésem szerint – innovatív módon álltak a vasútfejlesztéshez, hiszen az új közlekedési eszköz megkönnyítette az általuk termelt javak szállítását, illetve megnyitotta előttük „a világ kapuját”, ennek következtében anyagi áldozatot is hajlandóak voltak meghozni a területüket átszelő vaspálya lefektetése érdekében. Ezzel, mint gazdasági és nem politikai tényező gyakoroltak hatást a vasútépítésre. Az ipari egységek esetében is releváns volt, hogy a vasút, illetve a rakodóhely minél közelebb kerüljön hozzájuk, hiszen az is serkentőleg hathatott termelésükre, potenciáljukra és fejlődésükre, ebből kifolyólag a vicinális létrejötté ezen üzemeknek, gyáraknak is érdekében állt.

A Sopron–pozsonyi HÉV az alábbi településeket érintette az üzemideje alatt: Pozsony-Újváros, Pozsonyligetfalu,¹⁵⁸² Durvay,¹⁵⁸³ Köpcseny, Körtvélyes,¹⁵⁸⁴ Gáta,¹⁵⁸⁵ Mosonújfalú, Pándorfalu, Nezsider, Nyulas, Sásony,¹⁵⁸⁶ Fertőszéleskút,¹⁵⁸⁷ Feketeváros, Fertőfehéregyháza, Fertőmajor,¹⁵⁸⁸ Sérc – innen szárnyvonallal Szentmargitbányáig

1581 Beluszky 2003, 142.

1582 1911-től Pozsonyligetfalu.

1583 1909-től Durvay-téglagyár.

1584 1909-től Lajtakörtvélyes.

1585 1909-től Lajtakáta.

1586 1902-től megállóhely.

1587 1907-től Fertőszéleskút.

1588 1907-től Fertőmajor-Oka.

(ruszti irány) –, Kismarton, Vulkapordány,¹⁵⁸⁹ Darufalva, Sopronkertes és Sopron.¹⁵⁹⁰ Ebből megállapítható, hogy a vizsgált vonal három vármegyét érintett: Sopront, Mosont és Pozsonyt. Mindazonáltal a Sopron–pozsonyi HÉV nemcsak a Vulkapordány és Pozsonyligetfalu közötti rész esetében jelentett új térformáló tényezőt, annak ellenére, hogy a vicinális Sopron és Vulkapordány viszonylatában a már meglévő GYSEV-es, míg Pozsonyligetfalu és Pozsony-Újváros között a Pozsony–szombathelyi HÉV pályáját használta péage-szerződésen keresztül. Nem mellékesen a Nezsider és Pándorfalu viszonylata a Fertővidéki HÉV-vel közös használatú volt, ennek ellenére a vizsgálatomat a vonal által átszelt területeket tekintve az egész vaspályára kiterjesztettem, feltételezve azt, hogy a vasút a már meglévő szakaszok esetében is új perspektívát eredményezett.

Pozsony vármegyét megvizsgálva látható, hogy két települést érintett az új HÉV: Pozsonyligetfalut és Pozsonyt. Az első esetében a pozsonyi káptalan volt a területek fő tulajdonosa, míg Pozsonyban maga a város és a Walterskirchen család birtokolta a földek legnagyobb részét, és a vasút ezt érintette a Pozsony–szombathelyi HÉV-en keresztül.¹⁵⁹¹ Moson vármegyét illetően, ha a vasút által átszelt területeket vesszük górcső alá, akkor egyértelműen kitűnik, hogy néhány nagybirtokos volt csak érdekelt annak létrehozásában. A vármegye Rajkai járásából a köpcsényi virágzó uradalmat birtokló Batthyány József gróf támogatta a vasút mielőbbi kiépítését, aki a település mellett Körtvélyesen is rendelkezett földtulajdonnal és 23.000 forint értékben törzsrészcsevényeket is jegyzett a vállalat alakuló ülésén, csakúgy, mint a szintén – de kevésbé jelentős – köpcsényi birtokos, Walterskirchen Ferenc báró. Gáta esetében a vasút a település egyetlen nagybirtokosának, Batthyány Józsefnek földjein haladt keresztül.¹⁵⁹² A Nezsideri járásból is felbukkannak ismerős nevek, hiszen Harrach János mosonújfalui és pándorfalui nagybirtokosként egyértelműen a vonal létesítése mellett szállt síkra, és ezt 2000 forintos értékpapírjegyzésével is bizonyította. Harrach János gróf, Walterskirchen Ferenc báró és Batthyány József gróf is tett ígéretet már 1895-ben a vonal támogatására.¹⁵⁹³ A járásban fennmaradó települések esetében, Nyulason és Nezsiderben, Albrecht halála után Frigyes főherceg rendelkezett a vasút által átszelt földekkel. Frigyes mintauradalmának volt része e terület is, amelyet apja 1895-ös halála után irányított.¹⁵⁹⁴ Sásónyban a Szent-Kereszti Cisztercita Szerzet volt a fő tulajdonló.¹⁵⁹⁵ A vonal fennmaradó szakasza már Sopron vármegye részét képezte, és ezen belül minden település – kevés kivétellel – a Kismartoni járáshoz tartozott.¹⁵⁹⁶ Sőt, ezenfelül szinte az összes község és város érintett területei az Esterházy Hitbizomány részét képezték. Sopronban a város, Darufalván – a később gyártulajdonosi minőségben a vasútépítésben érdekelt – Patzenhofer Konrád cukorgyáros volt még a földek birtokosa, ezen kívül azonban a többi érintett terület az Esterházy családhoz tartozott, mivel Sopron

1589 Vulkapordányban volt a GYSEV-nek állomása, de volt egy Alsófalui megállóhely is, amelyet 1907-től Vulkapordány megállóhelyként használtak.

1590 A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasút menetrendje érvényes a megnyitás napjától. In: MmL, AI 366.

1591 Bellusi Baross Károly: Magyarország földbirtokosai. Az összes 100 holdnál többel bíró magyar birtokosok névsora, a tulajdonukban lévő földterületek művelési ágak szerinti feltüntetésével. Bp., Hungária, 1893 (a továbbiakban: Baross 1893), 540. A Magyar Korona országainak Mezőgazdasági statisztikája, II. kötet, Gazdacím tár. Bp. A Magy. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1897 (a továbbiakban: Gazdacím tár 1897), 54.

1592 Ivánfy 1896. VII. fejezet, Mosonyvármegye gazdasági viszonyai. 4., BFL SP, Jegyzőkönyv, 1897. február 10., Gazdacím tár 1897, 98., Baross 1893, 434.

1593 A sopron–pozsonyi vasút. In: SH, 1895. május 1., 100. szám, 2.

1594 Ivánfy, IV. fejezet, Frigyes cs. és kir. főherceg magyaróvári mintauradalma, 1–3.

1595 Baross 1893. 433.

1596 A két település, így Kismarton és Ruszt azonban r. t. városként a vármegyéktől külön szerepeltek a statisztikákban.

vármegye mezőgazdasági területeinek közel negyedével bírtak.¹⁵⁹⁷ Az uradalmat a vasútépítést különösen kiemelt módon kezelő Miklós és Pál hercegek képviselték. Ennek több bizonyítéka volt. Az első, hogy Pál 150.000 forintnyi törzsrészvényt is jegyzett a társaság alaptőkéjéből, és ezzel magánszemélyként a legnagyobb támogatónak számított. A második, hogy a kisajátítások alkalmával is számtalan területet vett meg tőlük a társaság Sopronkertesen, Vulkapordányban, Kismartonban, Szentgyörgyön, Oszlopon, Sércen, Fertőféhéregyházán, Feketevárosban és Fertőszéleskúton.¹⁵⁹⁸ A harmadik, hogy Miklós herceget a Sopron–pozsonyi HÉV alakuló ülése megválasztotta elnökének. Ezzel megállapítható, hogy a helyi nagybirtokosok – természetesen a kistulajdonosok és a földterülettel bíró községek mellett – is érdekeltek voltak a tárgyalt vasút létesítésében, hiszen a vonal birtokaikat szelte át. Terményeiket vasúton keresztül könnyebben és olcsóbban tudták szállíttatni akár bel-, akár külföldre. Közülük is kiemelkedett az Esterházy család, mivel a vonal a birtokaiknak nagy részén áthaladt, így nem véletlen, hogy ők jelentették a mérleg nyelvét a végleges irány kijelölésénél.

Ha a vonal létrejöttében komolyan érdekelt ipari egységeket, üzemeket és cégeket vizsgáljuk, akkor a Pozsony és Sopron viszonylat még inkább legitimitást kap a Vulkapordány–Pozsonyligetfalu szakasz helyett, hiszen a vicinális korábban már meglévő szakaszainak körzetében is voltak a HÉV létrejöttét támogató vállalatok. Az is feltételezhető emellett, hogy a vasútépítéseknek nemcsak a mezőgazdasági termékek szállítása volt az egyetlen mozgatórugója. Már Pozsonyban is akadtak e vonal megépülését kifejezetten támogató gyárosok. Ilyen volt – az 1882-es alapításától kezdve Pozsonyban gőzmalmot üzemeltető – Gottfried Ludwig is. A forrás szerint napi 6 vagon lisztet termelt, és e piaca Magyarország és Ausztria voltak.¹⁵⁹⁹ Bár Gottfried külön iparvágányt nem építtetett, de az alakuló közgyűlésen így is részt vett, és 500 forint értékben jegyzett értékpapírokat.¹⁶⁰⁰ Ebből arra lehet következtetni, hogy érdekelt volt a vonal kiépítésében, mivel az főként dél felé nyitotta meg számára a piacot. A következő említést érdemlő, törzsrészvényeket jegyző, szintén pozsonyi illetőségű személy Angermeyer Károly nyomdász.¹⁶⁰¹ A magánszemélyek mellett volt, hogy az ipari létesítmények önmagukban is jegyeztek részvényeket.¹⁶⁰² A pozsonyi Dinamit Nobel Rt. 3000 forinttal járult hozzá a vasútépítéshez. A cég piacának további bővülését várta a vicinálístól, annak ellenére, hogy a település északi részén, tehát nem közvetlenül a vonal mellett helyezkedett el.¹⁶⁰³ A gyár 1873-tól üzemelt a városban, több mint 500 embert foglalkoztatott, és mindenféle dinamitot, biztonsági, hadi és vadászati célokra szánt robbanóanyagot, valamint különféle kémiai vegyületeket gyártottak. A gyár rendkívül nagy területen terítette a készterméket, hiszen – belföldön kívül – Ausztriába és a Balkánra is szállítottak.¹⁶⁰⁴

1597 Baross 1893, 587–589., Berényi 1895, 25.

1598 Baross 1893, 586–589. A sopron–pozsonyi hé. vasút részvény-társaság alapszabályai. Bp., k. n., 1900. 5. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Irattára. Vasutak és Csatornák Központi Telekkönyvének iratai. Sopron–pozsonyi h. é. v.

1599 Sziklay János–Borovszky Samu (szerk.): Magyarország vármegyei és városai. Bp., Arcanum Adatbázis Kft., 2002. In: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0017/17.html>, 2013. 07. 18., 10:11. (A továbbiakban: Borovszky 2002.)

1600 BFL SP, Jegyzőkönyv, 1897. február 10.

1601 Uo.

1602 BFL SP, Jelentés, 1897. február 10.

1603 E következtetésem a Borovszky könyvében mellékelt Pozsony vármegye térkép alapján hoztam meg, amelyen a gyár helyét egyértelműen jelölik. In: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0017/17.html>, 2013. 07. 18., 11:13.

1604 Borovszky 2002. In: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0017/17.html>, 2013. 07. 18., 11:45.

A Sopron–pozsonyi HÉV Pozsonyligetfalutól délre elhelyezkedő Durvay megálló-rakodóhelye¹⁶⁰⁵ kifejezetten az ipari igények kielégítése céljából jött létre, amelyhez Durvay később egy iparvágányt is építtetett a saját telepéig.¹⁶⁰⁶ A korábban ácssteppel, épület-, szer- és tűzifa-kereskedéssel is rendelkező Durvay Antal pozsonyi ácsmester és építési vállalkozó 1883-ban téglagyárat alapított, ahol a közönséges építési mellett burkolati és finomtéglatat is gyártott.¹⁶⁰⁷ Durvay olyannyira érdekelt volt a Pozsonyt Sopronnal összekötő vasút megépítésében, hogy a társaság alaptökéjének egyik törzsrészvényese is volt, hiszen 10.000 forintot jegyzett a társaság alakuló közgyűlésén.¹⁶⁰⁸ Durvayval kapcsolatban megállapítható, hogy egyértelműen érdekelt volt a vasút kiépítésében, hiszen az mind dél, mind észak felé megnyitotta a termékei előtt a piacot.

A nezsideri gőztéglagyár a Sopron–pozsonyi HÉV létrejötte után, de a vele szinte egy időben átadott Fertővidéki HÉV-re is apellálva, 1897-ben újjáalakult. A létesítmény az új telepét közvetlenül a vonal szomszédságában nyitotta meg, és kihasználta azt, hogy a kész tégláit két HÉV-en keresztül a Fertőzugba és Kismarton felé olcsóbban és könnyebben szállíthatta.¹⁶⁰⁹ Az üzem kezdeményezte egy, a telepükre vezető iparvágány létesítését is 1918-ban. Ez a kiágazás a Nezsider és Pándorfalu közötti vonalrészéből indult, és egészen a gyárig húzódott, amely termékeinek a vasútra való könnyebb rárakodását segítette elő.¹⁶¹⁰

Egyértelmű az is, hogy Albrecht főherceg halála után fia, Frigyes is hasznot húzott a különben édesapja által rendkívüli módon támogatott vasútból. A magyaróvári mintauradalom üzemi egységéből nagy mennyiségben származott tej és különféle tejtermékek, de a fő profilt a sajtkészítés jelentette. A vasút ezek elszállításához is kiváló volt.¹⁶¹¹ Termékeinek a korábbi, vasúton keresztül elérhető bécsi piacát bővíthette ki a főherceg dél felé a vonalon keresztül.¹⁶¹²

A Sopron–pozsonyi HÉV Sércből kiágazó, a Szentmargitbányáig húzódó szárnyvonala kifejezetten az ott található kőbánya miatt vezetett végpontjáig. A ruszti szárnyvonal elnevezése ellenére nem ért el a volt szabad királyi városig, ahol a vájárok keményebb, tömöttebb és finomabb köveket bányásztak a 19. század végén, és nem mellékesen az Esterházy Hitbizományhoz tartozott. Átlagban több mint 100 ember dolgozott akkortájt itt, és a bánya a vasút kiépüléséig sok fuvarost is foglalkoztatott. A jó minőségű kövek háromnegyed részét Bécsbe szállították, és híres középületeket emeltek belőle.¹⁶¹³ A fennmaradó egynegyed Linzbe, Pozsonyba, Sopronba és Szombathelyre került.¹⁶¹⁴ E vasúti összeköttetéssel még könnyebben szállíthatóvá váltak a kövek, főleg akkor,

1605 1909-től Durvay-téglagyár.

1606 MOL, SP HÉV, 1914. január 7.

1607 Borovszky 2002. In: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0017/17.html>, 2013. 07. 18., 12:15.

1608 BFL SP, Jegyzőkönyv, 1897. február 10.

1609 Zwickl 2011, 46–47.

1610 MOL, SP HÉV, 1918. január 16.

1611 Ivánfy 1896, IV. fejezet, Frigyes cs. és kir. főherceg magyaróvári mintauradalma, 10–11.

1612 I. m. 15.

1613 I. m. 44.

1614 A Soproni Kerületi Kereskedelmi és Iparkamara évi jelentése. A kamarai kerület kereskedelmi, ipar- és forgalmi viszonyairól az 1895. évben. Sopron, k. n., 1896. (A továbbiakban: A Soproni Kerületi és Iparkamara évi jelentése 1896), 100.

amikor Esterházy Miklós az állomásból kiágazólag egy iparvágányt is megépíttetett.¹⁶¹⁵ Ez az új infrastruktúra nem is feltétlenül az új piacokat nyitotta meg a kitermelő előtt, hanem inkább megkönnyítette és meggyorsította a nehéz anyagok szállítását, és ennek termelésnövelő hatása a gyárra nézve már 1897 végén érződött.¹⁶¹⁶

Ha a cégeket vesszük górcső alá, akkor egyértelműen kiemelendő az európai hírű és rendkívül gazdag, Alsó-Kismartonhegyen és Ruszton is amerikai szőlőtelepet fenntartó „*Wolf Lípót és fiait*” borkereskedő társaság, ahonnan a helyi szőlőtermelők a nemesített szőlőtőkékhez hozzájuthattak.¹⁶¹⁷ Mindemellett Wolf Ignácék bort is termeltek, és 10.000 forintos törzsrésvényjegyzéssel vették ki a részüket a vicinális létrehozásából.¹⁶¹⁸ A későbbiek során iparvágányt is létesítettek Kismartontól kiágazólag saját borrakodójukig.¹⁶¹⁹ Az ő esetükben egyértelműen lehet arra következtetni, hogy kiváló minőségű boruknak e vasúton keresztül kívántak még nagyobb piacot teremteni, főképp azért, mert Kismartont és Rusztot (amelyet most is végül csak megközelített) a Sopron–pozsonyi HÉV-et megelőzően nem szelte át vaspálya.

Patzenhofer Konrád és Rottermann Rudolf is hasonlóan nagy jelentőséggel bíró részvényjegyzők voltak, akik ketten 30.000 forintnyi törzsrészcikket vásároltak meg,¹⁶²⁰ és ezzel a gyárosok közül kiemelkedtek. Patzenhofer 1853-ban építtette cinfalvi cukorgyárát. Itt 1859-ig csak nyerscukrot gyártott, majd fehércukor-készítésre rendezte át az üzemet. A gyáros több mint 400 embert foglalkoztatott a 19. század végén a termelőegységben, akik évenként átlagban 59.000 métermázsa cukrot állítottak elő. Rottermann hozzá hasonlóan 1850-től Felsőszőlőn üzemeltetett cukorgyárát. A 19. század végére a feljegyzések szerint több mint 500 munkást foglalkoztatott már, és így éves szinten átlagban 62.000 métermázsa cukrot produkált. E települések azonban nem közvetlenül a vonal mentén feküdtek, de a már korábban megépült GYSEV-es vonalból kiágazólag mindkét üzem felé külön iparvágány vezetett.¹⁶²¹ A későbbiek során a Patzenhofer és Fiai cég szerződést kötött az üzemeltetővel, a MÁV-val a Sércből kiágazólag Oszlogig vezető rakodóvágány használatával kapcsolatban is.¹⁶²² A támogatásuk és a rakodóvágány használatbavétele azt jelezte, hogy a vasúton keresztül bővíteni kívánták a már meglévő bel- és külföldi piacukat, főként északi irányban.

Ha a Sopron–pozsonyi HÉV létrejöttében valamilyen perspektívából érintett személyeket és termelőegységeket vesszük górcső alá, akkor meglehetősen vegyes képet kapunk. Gyakorlatilag minden vármegyében volt olyan nagybirtokos, üzem és cég, amely – akár részvényjegyzéssel is – kivette részét e vasút megépítéséből. Ennek magyarázata az lehet, hogy innovatív módon álltak az új közlekedési eszköz meghonosításához a területen, mivel piacuk bővülését várták tőle. Egyértelműen tarka a vasutat valamilyen formában

1615 MOL, SP HÉV, Szerződés, 1909. június 8.

1616 Baán Endre (szerk.): Évi jelentés Sopronvármegye állapotáról 1897. Sopron, k. n., 1898, IV: fejezet, Mezőgazdaság, ipari és kereskedelem, o. n.

1617 Ivánfy 1896, 26. Berényi 1895, 35.

1618 BFL SP, Jelentés, 1897. február 10.

1619 MOL, SP HÉV, Szerződés, 1912. szeptember 3.

1620 BFL SP, Jelentés, 1897. február 10.

1621 Berényi 1895, 57–58.

1622 MOL, SP HÉV, Szerződés, 1917. december 19.

támogató termelőegységek listája, még akkor is, ha a vonal nem feltétlenül közvetlenül a telephelyük mellett haladt el. Érdekes továbbá, hogy Sopronban nem akadt ilyen minőségben a pozsonyi vasutat támogató részvényjegyző. Ennek oka abban keresendő, hogy a várostól viszonylag távol, Vulkapordányban ágazott be a vicinális a GYSEV pályájába. Pozsonyban a hasonló helyzet ellenére, hogy az új társaság a már meglévő Pozsony–szombathelyi HÉV egy rövid szakaszát használta, nagyobb érdeklődés mutatkozott az új vasút irányába.¹⁶²³

Mindent összegezve elmondható, hogy a Sopront Pozsonnyal összekötő vasútnak sok támogatója akadt, mind a terület nagybirtokosai, mind termelőegységei körében. Ennek nagy szerepe volt abban, hogy a vonal – hosszú huzavona után – végül 1897-től szállíthatta az utasok mellett a környék terményeit és termékeit is.

A Fertővidéki HÉV állomásai és megállóhelyei a következők voltak: Pándorfalu, Nyulas, Nezsider, Nezsider-Alsóváros, Védeny, Barátfalu-Féltorony,¹⁶²⁴ Boldogasszony, Mosonszentandrás, Valla, Pomogy, Mekszikópuszta, Sarród, Széplak,¹⁶²⁵ Eszterháza, Fertőszentmiklós, Csapod, Pusztacsalád, Iván,¹⁶²⁶ Répceszemere, Répcelak, Nick, Kenyeri, Vönöck, Kiscell (1904-től Celldömölk).¹⁶²⁷ Ezzel az eredeti vonalvezetésével három vármegyét érintett: Mosont, Sopront és Vast. Északról dél felé indulva, a Pándorfalu–Nezsider vonalrészlet közösen használta a Sopron–pozsonyi HÉV-vel. Ezzel kapcsolatban már tudjuk, hogy a terület nagybirtokosai között volt Harrach János gróf és Frigyes főherceg, akik közül az utóbbi még a Moson vármegye Nezsideri járásában található települések közül érdekelt volt Gálos, Féltorony, Mosonszentandrás esetében is. Boldogasszony,¹⁶²⁸ Valla és Pomogy területei legnagyobb részben az Esterházy Hitbizományhoz tartoztak. Mindössze Védeny és Barátudvar képezett kivételt, hiszen az első esetében a földek zöme a győri káptalan, míg a másodiknál a Szent-Kereszti Cisztercita Rend részét képezte.¹⁶²⁹ Ha tovább vizsgáljuk a vonal által átszelt területet, akkor már Sopron vármegyét érjük el, ahonnan a Kapuvári járásba tartozó települések, így Mekszikópuszta, Sarród, Széplak, Eszterháza és Csapod területeinek nagy részét az Esterházy család birtokolta. Itt külön kiemelendő Mekszikópuszta és Csapod, ahol az „engedményesek” kötelesek voltak külön ipari vontatóvágányokat is lefektetni a megállóhely és az uradalmi majorok között. Fertőszentmiklós esetében a hercegi család mellett további személy is megjelent, Bezerédy Andor.¹⁶³⁰ A vármegye Csepregi járásából Pusztacsaládon Podmaniczky Lászlóné bárónő, Ivánban és Répceszemerén Széchényi Kálmán gróf voltak az érintett nagybirtokosok.¹⁶³¹ A vonal utolsó része már Vas megyében vezetett, ahol a Sárvári járásban, Répcelakon a HÉV egyik kezdeményezője, elnöke, Radó Kálmán az 1700 hold nagyságú répcelaki uradalmat birtokolta. Itt a mag-, a takarmány- és a cukor-

1623 Vö. Horváth Csaba Sándor: A Sopron–pozsonyi HÉV érdekeltjei és használata 1920-ig. In: Soproni Szemle, 2018. 1. szám, 37.

1624 1907-től Barátudvar-Féltorony.

1625 1907-től Fertőszéplak.

1626 1907-től Iván.

1627 A fertővidéki vasút állomásai. In: SÚ, 1897. november 28., 273. szám, 3.

1628 Ivánfy 1896. VII. fejezet, Mosonyvármegye gazdasági viszonyai, 4.

1629 Baross 1893, 433–434.

1630 Gazdacímár 1897, 114.

1631 Gazdacímár 1897, 112., Baross 1893, 587–589.

répa-termelés volt kiemelkedő.¹⁶³² Nicken Széchényi Kálmán és gróf Pick Zsigmond voltak érdekeltek. A Kiscelli járásban, Kenyeriben Cziráky Béla gróf, Vönöckön Spisich László, Kiscellben a Szent Benedek Rend rendelkezett az érintett földterületekkel.¹⁶³³ Megállapítható, hogy a Fertővidéki HÉV esetében is a legtöbb, a vasút által átszelt terület az Esterházy Hitbizományhoz tartozott, de Frigyes főherceg birtokai is jelentősek, főként Moson és Sopron vármegyében. Vasba érve új személyek váltak érdekeltté, akik közül kiemelkedett a vonal megteremtője, Radó Kálmán, mellette Széchényi Kálmán is több település érintett földterületének tulajdonosa volt.

Moson vármegyét megvizsgálva – a Fertővidéki és a Sopron–pozsonyi HÉV által közösen használt, Pándorfalu és Nezsider közötti résszel együtt, – nem volt a vasútépítést egyértelműen ösztönző gyáregység. Az érintett területen sokkal inkább a földművelés és az állattenyésztés dominált, mint a feldolgozóipar,¹⁶³⁴ ebből kifolyólag innen a rászállítást végezték a gyárakra. A vonal átadását követően 1897-ben erre apellálva újjáalakult – ahogy már kiemeltem – a nezsideri gőztéglagyár, és kihasználta a két HÉV adta lehetőségeket a későbbiek során. Mindenképp kiemelendő továbbá az 1904-ben alapított és 1905-től működő – már részletesen taglalt – vallai Hansági Tőzeggyár Rt. is. E telep a kitermelt fűtőanyag és a tőzeg gyors és olcsó szállítását biztosító külön iparvágánnyal is rendelkezett a Fertővidéki HÉV vonalából kiágazólag. E gyárak létrejöttét, újjáalakulását tehát az ott lévő vasút motiválta leginkább.

Ha a vonal létrejöttében érdekelt termelőegységeket Sopron vármegyében vesszük nagytító alá, akkor már találunk e vicinális megépítésében fő mozzatárugót jelentő üzemet. A petőházi cukorgyár a vasút első vizionálásakor is egy meghatározó tényező volt, hiszen a kezdeményezők a Rábaköz és a Fertővidék egy részének, cukorrépában eléggé termékeny területét kívánták összekötni a gyárral. Az „*Offermann Th. és társa*” elnevezésű cukoripari termelőegység eredetileg a Sopronhoz tartozó Kőhidán volt, majd a gyár a nagyobb termelékenységű potenciál elérése érdekében 1879-ben átköltözött Petőházára. A 19. század végére majd 400 főt foglalkoztatott már és évenként megközelítőleg 50.000 métermázsa cukrot állított elő.¹⁶³⁵ A Fertővidéki HÉV – és a később ebbe beágazó hansági kisvasút – létrejöttével a gyár egy rendkívül produktív területet kapcsolt magához. Ez egyrészt jó ideig biztosította számára a nagy mennyiségű cukorrépát, másrészt a korábban innen – kiemelten az Esterházy Hitbizomány kapuvári uradalmából – Nagycenkre, Felsőszervfalvára és Cinfalvára szállított cukorrépa mostantól ide került.¹⁶³⁶

A másik jelentős üzem a Rüll Pál által Eszterháza-Fertőszentmiklóson, a vasútállomás közvetlen közelében alapított tíz fonógéppel dolgozó és a környék – főként Sarród – ilyen jellegű kisiparának nagy konkurenciát jelentő nád-gyékenygyár volt. Rüll a feldolgozott nád legnagyobb mennyiségét a Fertő vidékéről szerezte be,¹⁶³⁷ de ez a vasúton

1632 Borovszky 2002. In: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0025/28.html>, 2013. 07. 22., 14:25.

1633 Baross 1893. 806., 797-799.

1634 Major 1878, 159.

1635 Berényi 1895, 57.

1636 Fábrián Károly: A Petőházi Cukorgyár száz éve. Petőháza, Petőházi Cukorgyár, 1981, 43.

1637 Berényi 1895, 46-47.

keresztül még könnyebben, gyorsabban és olcsóbban hozzáférhetővé vált. A gyár és Eszterháza-Fertőszentmiklós állomás között egy, az alapanyagok és késztermékek szállítását megkönnyítő iparvágány is létrejött.¹⁶³⁸ Az üzem a produktumokat jó részben külföldre szállította ekkortájt. Főbb piaci közé tartozott Ausztria, Németország és Svájc.¹⁶³⁹

A vonal Vas megyét érintő részében Kiscellben – a későbbi Celldömölkön – és Répcelakon is találkozunk ipari termelőegységekkel – két téglagyárral és malmokkal – a korabeli forrásokban, de egyértelműen nem mutatható ki összefüggés az üzemek és e vasút létrejötte között. Ennek egyik magyarázata lehet, hogy ebben a korszakban e megyében és az érintett területen is inkább a mezőgazdaság, azon belül az állattenyésztés, képezte az emberek fő megélhetési forrását.¹⁶⁴⁰

Mindent összegezve megállapítható, hogy a Fertővidéki HÉV esetében sokkal homogénebb képet kapunk, mint a sopron–pozsonyi vasútnál, ha e vonal megépítésében közvetlen módon érdekelt termelőegységeket vizsgáljuk. Legfőképp a cukorrépában gazdag Fertő tó keleti partjáról és a Rábaközben Kiscell és Répcelak környékéről a feldolgozandó alapanyagot maga felé gravitáló petőházi cukorgyár kiemelkedő. Emellett, de kisebb jelentőséggel az eszterházai nádgyár, a vallai tőzeggyár és a nezsideri gőztéglagyár is érdekelték voltak a vasútépítésben. Ez utóbbi kettő azért is alakult újjá, illetve hozta létre gyárát, mert bízott a vasút adta új piacokban. Kijelenthető, hogy a Fertővidéki HÉV létrejöttének fő mozgatórugója közvetlenül az egyes mezőgazdasági termények feldolgozóhelyre történő rászállítása volt, továbbá megjegyzendő, hogy maguk a területi adottságok is előidéztek a vicinális főként ilyen jellegű szállítási profilját, hiszen a vonal által átszelt vidék – kevés kivétellel – nem a feldolgozóiparáról vált híressé.¹⁶⁴¹

A Sopron–kőszegi HÉV állomásai a következők voltak: Sopron, Harka-Kópháza, Németkeresztúr, Alsópéterfa, Sopronnyék-Harácsony, Doborján,¹⁶⁴² Lakompak, Veperd-Kabold, Sopronszentmárton, Sopronújlak,¹⁶⁴³ Csáva, Felsőpulya, Alsópulya, Felsőlászló, Rőt-Rendek,¹⁶⁴⁴ Kőszeg-sörgyár,¹⁶⁴⁵ Kőszeg.¹⁶⁴⁶ Ha a HÉV által érintett településeket megvizsgáljuk, akkor itt még homogénebb képet kapunk a nagybirtokosokról, mint a Fertővidéki vagy a Sopron–pozsonyi HÉV esetében, hiszen a területek nagy része gyakorlatilag egy család, az Esterházy kezében összpontosult. Ez alól kivételt Sopron, Harka, Kópháza, Felsőlászló és Kőszeg képezett, ahol a települések voltak a tulajdonosok, nem a család. Ebből az következik, hogy Sopron vármegyében, a Soproni járásban Németkeresztúrtól kiindulva Alsópéterfán, Sopronnyéken, Harácsonyon, Doborjánon, Lakfalván, Lakompakon, Veperden át egészen Kaboldig, a Felsőpulyai járásban Sopronszentmártontól Sopronújlakon, Csáván, Felsőpulyán át Alsópulyáig,

1638 SL, GYSEV VI., 435. Nád gyékény gyári vágány Eszterháza állomáson.

1639 A Soproni Kerületi és Iparkamara évi jelentése 1896, 106.

1640 Borovszky 2002. In: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0025/28.html> 2013.07.22. 16:22. Éhen 1905, 34–35., Horváth 1980, 95.

1641 Vö. Horváth Csaba Sándor: Egy regionális vasút érdekeltjei. A Fertővidéki HÉV története és használata 1920-ig. In: Köztes-Európa – Társadalomtudományi Folyóirat. A Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására Közleményei. 2017., 1–2. szám, 61.

1642 1909-től Doborján-Lakfalva.

1643 1909-től Vámoserecske Sopronújlak.

1644 1909-től Rótfalva-Rendek.

1645 Először Kőszeg-vízgyógyintézetként szerepelt a menetrendben, majd a kőszegiek kérésére lett sörgyár az elnevezése.

1646 A sopron–kőszegi vasút menetrendje. In: SN, 1908. október 28., 247. szám, 3.

és Vas vármegyében a Kőszegi járásban Rótfalva és Rendek esetében is a birtokos az Esterházy Hitbizomány volt.¹⁶⁴⁷ A három vizsgált vicinális közül itt a legegyszerűbb a helyzet, hiszen ez a vasút kvázi családi vállalkozásként üzemelt, amit mi sem fémjelez jobban, minthogy egyrészt az Esterházy-uralom 250.000 korona értékben jegyzett törzsrészvényeket a vállalat alaptőkéjéből, amivel az állam után messze a legnagyobb támogatója volt a HÉV-nek.¹⁶⁴⁸ Másrészt a Sopron–kőszegi HÉV alakuló közgyűlése – ahogy a vasútépítés-történet részben is olvashattuk – Esterházy Miklóst választotta elnökéül. Nem mellesleg Miklós herceg Lakompaknál külön iparvágányt is létesített, és ez szintén jelezte, hogy a vasúttal saját igényeinek kielégítése a legfőbb célja.

Ha a Sopron–kőszegi HÉV építéstörténetét megvizsgáljuk, akkor rögvést feltűnik, hogy a kőszegi sörgyár jelentős tényezőként szerepelt mindvégig. A Sörfözde Rt.-t 1895-ben betelepült helyi német lakosok hozták létre, és a 19. század végére éves szinten 8000 hektoliternyi sört termelt. Ezt nemcsak a városban, hanem a vármegye határain túl is értékesítették,¹⁶⁴⁹ így e vasút észak felé teremtett újabb piacot a termékei számára.

Kőszegen – a korábban idézett források alapján – a nemezgyár is érdekelt volt a sörgyári megálló létesítésében. Az egyetlen nagyobb helyi vállalat gyökerei 1844-ig nyúltak vissza, amikor egy posztógyár jött létre a településen, de a megfelelő humán erőforrás hiányában – a veszteséges működést követően – 1850-ben bezárta kapuit.¹⁶⁵⁰ Ez a megszűnés nem jelentette a helyi posztóipar végét, hiszen 1897-ben az Eisner testvérek, Henrik és Frigyes kezdeményezésére újjáéledt, majd az 1908-as, az 1913-as és végül az 1918-as átszerveződése után Első Magyar Nemez, Posztó és Fezgyár néven működött tovább.¹⁶⁵¹ Alapvetően két gyárteleppel rendelkezett: az egyik nemezt és kalapot, a másik posztót gyártott. Az innen kikerült termékek legnagyobbbrészt a Dunántúlon és a főváros piacain találtak vevőre, de a katonai kincstár is állandó megrendelő volt. Ugyanitt, a település északi részén működött a vasút létrejöttében, és az ezen keresztül nagyobb piac kiépülésében bízó Eitner-vízimalom és a Zerthofer-cementárugyár is. Mindazonáltal Kőszegről elmondható, komoly nagyiparral nem rendelkezett, inkább a kisipar volt erős, de ez a helyi igényeket elégítette ki.¹⁶⁵²

A felsőpulyai kölelőhely is megemlítené továbbá.¹⁶⁵³ Ez esetben a település mint járási székhely kapott állomást, de maga a vágány – mint ahogy ez a Vasútépítés című fejezetben kiderült – a bazaltbánya területén vezetett keresztül, ahonnan különben az építkezésre is szállították az alapanyagot.

1647 Baross 1893, 588–589., 801–802., 813., Gazdacimtár 1897, 112–114., 124.

1648 A sopron–kőszegi HÉV alapszabályzat 1907, 5.

1649 Éhen 1904, 35., Borovszky 2002. In: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0025/34.html>, 2013. 07. 25., 18:33. A Soproni Kerületi és Iparkamara évi jelentése 1896, 75.

1650 Borovszky 2002. In: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0025/34.html>, 2013. 07. 25., 19:01.

1651 Éhen 1904, 35., Horváth Ferenc: Kőszeg fejlődése és szerepe a pannon térségben, XIV–IX. század. In: Vasi Szemle, 1973., 1. szám, 125–134.

1652 Öry Ferenc: A trianoni békediktátum hatása Kőszeg gazdasági életére az 1920-as évek első felében. In: Bariska István–Sőptei Imre (szerk.): Kőszeg 2000. Egy szabad királyi város jubileumára. Kőszeg, Kőszeg Város Polgármesteri Hivatala, 2000, 295.

1653 Gönczy 1901, 81

A következő említésre méltó üzem az Esterházy Hitbizomány tulajdonát képezte és Csáván volt. A családi uradalom a maga 250.000 koronás értékpapírjegyzésével fő részvényesnek bizonyult, így a hozzájuk tartozó agyagárugyár és kőbánya is érdekelt volt a vasút településen való áthaladásában. Csáván 1893-tól 1896-ig agyagipari iskola működött.¹⁶⁵⁴ Az e helyütt dolgozó munkások kőmázás edényeket, agyagcsöveket, kályhákat, tűzálló téglákat, díszedényeket, építési díszeket gyártottak, és a vállalat a Sopron–kőszegi HÉV kiépítésével közgazdasági jelentőségének megnövekedését várta.¹⁶⁵⁵ Hasonlóan az Esterházy hercegi Hitbizomány tulajdonában volt – a szóban forgó vasút létesítése előtt – a forgalmi erektől távol fekvő, és Sopronnal már egy ideje összeköttetésbe kerülni akaró récényi barnaszénbánya, így az Esterházy Miklós számára engedélyezett, a Lakompakból kiágazó iparvágány végleg megoldotta ezt a problémát. Az Esterházyak lakompaki gőzfűrésze és gőzmalma is kiemelendő továbbá, amely szintén a HÉV-től várta, hogy a termékeik ezen keresztül már versenyezhesenek a GYSEV és a Déli Vasút állomásain.¹⁶⁵⁶ Érdekes azonban, hogy Sopronban nem akadt ilyen minőségben a kőszegi vasutat – akár részvényjegyzéssel is – támogató ipari vagy mezőgazdasági termelőegység. Ennek oka abban keresendő, hogy a vicinális – végül – nem a városban, hanem Harka-Kópházánál ágazott be a GYSEV pályájába, másrészt az itteni vállalatok nem láttak akkor perspektívát a dél felé vezető vonalban.¹⁶⁵⁷

Mіндеzt összegezve elmondható, hogy a Sopron–kőszegi HÉV által átszelt, gazdaságilag fejlett terület méltán tartott igényt egy vicinálisra. A vasút nemcsak a mezőgazdasági termények szállítására specializálódott, hanem a vonal mentén található üzemek, gyárak és bányák szállítási nehézségein is jócskán tudott könnyíteni, amelytől az érdekelt nagybirtokosok és termelőegység-tulajdonosok – főként az Esterházyak – még nagyobb prosperitást vártak.

1654 A sopron–kőszegi HÉV alapszabályzata, 1907, 6. A Soproni Kerületi és Iparkamara évi jelentése 1896, 72. Gönczy 1901, 81. Sopronmegyei Naptár 1899, 55.

1655 Baán Endre (szerk.): Évi jelentés Sopronvármegye állapotáról 1896. Sopron, k. n., 1897, IV. fejezet, Mezőgazdaság, ipar és kereskedelem. o. n.

1656 Berényi 1895, 42–44. A Soproni Kerületi és Iparkamara évi jelentése 1896, 91., MOL, SK HÉV, 1. doboz, Szerződés, 1911. április 15. Gönczy 1901, 81. A Soproni Kerületi és Iparkamara évi jelentése 1896, 105.

1657 Horváth Csaba Sándor: A Sopron–kőszegi HÉV megvalósulása. (És az általa átszelt terület érintett mezőgazdasági és ipari egységei). In: Vasi Szemle, 2017, 6. szám, 702.

6. 2. A vizsgált HÉV-ek hatása az egyes települések lakosságának változására

A vasút megjelenése jócskán felgyorsította az embercsoportok térbeli átrendeződését. Ez nagyvárosok kialakulását és egyenletesebb települési eloszlásokat eredményezett, illetve elősegítette a meglévő települési aránytalanságok megszüntetését.¹⁶⁵⁸ Forró Lajos és Czére Béla e viszonylag korai megállapítását a későbbi településföldrajzi – Beluszky által végrehajtott – kutatások is megerősítették.¹⁶⁵⁹ Győri Róbert is foglalkozott a témával, aki egy tanulmányában rámutatott arra, hogy a vasút dinamizálta a gazdasági életet, az egész teret átforgatta és településfejlesztő hatása is elvitathatatlan.¹⁶⁶⁰ Jelen vizsgálatomban arra kívánok rámutatni, miként változott a három – általam vizsgált – helyi érdekű vasút mentén található (voltage) szabad királyi városok és a csomóponti települések lakossága a vicinális megjelenését követően. A kutatásom azon helységekre fókuszál, ahonnan legalább négyfelé ágazott ki vaspálya, Nezsiderrel¹⁶⁶¹ kiegészítve. Hipotézisem szerint a vicinálisok e településeken a 19. század végi természetes szaporulatot túlmenően is gyarapították a népességet, és a vasúton dolgozók aránya is megnövekedett. A kutatás a vicinálisok megjelenésének közvetlen hatását veszi górcső alá, így az 1890-es, az 1900-as, az 1910-es és az 1920-as népesség-összeírás adatainak összehasonlítása képezi a vizsgálatot, de helyenként – kitekintésként – az 1869-ben felvett adatokat is használok. Meg kell jegyezni, hogy az országban magas volt a természetes szaporulat a 19. század végén. 1890-re és 1900-ra is több mint 10%-kal növekedett a korábbi évtizedhez képest a népességszám, és e tendencia 1910-re is csak csekély mértékben csökkent, hiszen akkor is 8% volt. E jelentős gyarapodás a városokat még nagyobb mértékben érintette, így e körülményeket mindenképp szem előtt kell tartani.¹⁶⁶² A vizsgált települések: Pozsony, Sopron, Kőszeg, Ruszt, Kismarton, Pándorfalu, Nezsider, Répcelak, Kiscell, Eszterháza, Fertőszentmiklós.

Majdán János *A vasúti csomópontok településfejlesztő hatása a Dunántúlon és A vasúti csomópontok dunántúli falvak és városok népességét növelő hatása* című tanulmányaiban rámutatott arra, hogy a vasút megjelenése egyes különböző jogállású településeken milyen hatással volt, és bár érintett egy-kettőt az általam vizsgált helységekből is, nem mindegyik került górcső alá és nem mindig a HÉV megépítése volt hangsúlyos elem, sokkal inkább a korábbi fővonal hatása.

1658 Forró 1909, 75., Czére 1947/B, 147.

1659 Beluszky 2003, 142.

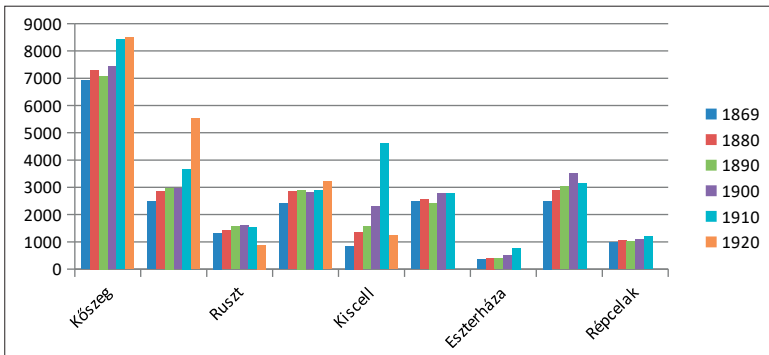
1660 Győri 1999, 98.

1661 Nezsider azért emelem ki, mert a Fertővidéki és a Sopron–pozsonyi HÉV elágazóállomásaként funkcionált.

1662 1900. évi népszámlálás különlenyomat. 1902, 1. A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. Első rész. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint. Bp., Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1912 (Magyar Statisztikai Közlemények, Új Sorozat, 43.) (a továbbiakban: Népszámlálás 1910), 1.

Vizsgáljuk meg először a lakosság szám változását:

Lakosság szám	1869	1880	1890	1900	1910	1920
Pozsony	46540	48006	52411	61535	78223	
Sopron	21108	23222	27213	30622	33932	35248
Kőszeg	6915	7301	7076	7422	8423	8492
Kismarton	2476	2845	2972	2952	3673	
Ruszt	1324	1403	1548	1608	1535	
Nezsidér	2411	2843	2899	2802	2898	
Kiscell	843	1360	1555	2293	4616	5528
Pándorfalu	2477	2556	2424	2790	2782	
Eszterháza	365	410	393	498	770	884
Fertőszentmiklós	2494	2891	3035	3519	3144	3226
Répcelak	972	1059	1025	1100	1195	1231



8., 9. ábra: A lakosság szám alakulása a vizsgált időszakban Pozsonnyal és Sopronnal.¹⁶⁶³

A fenti ábrákon (LÁSD: 8., 9. ÁBRA) keresztül egyértelműen kirajzolódik, hogy Pozsony és Sopron lakosság száma kiemelkedik a választott településeim sorából, így – praktikus okokból kifolyólag – az egyes további ábrákon nélkülük tüntetem fel a helységeket, a könnyebb átláthatóság miatt.

A volt szabad királyi város, Pozsony a Sopron–pozsonyi HÉV kiépülése előtt is rendelkezett már fővonallal (Budapest–Pozsony–Bécs, Pozsony–Nagyszombat–Trencsén) és más vicinális vasút (Pozsony–szombathelyi HÉV, Pozsony–dunaszerdahely–révkomáromi HÉV) is befutott a településre. Ha megvizsgáljuk a népességszám felmérésének adatait, akkor Pozsony esetében arra a következtetésre jutunk, hogy a lakosság szám egyenletesen emelkedett, a 19. század végén nagyjából 10%-ot meghaladó mértékben. 1910-re azonban kiugróan magas a növekedés, hozzávetőlegesen 27%-os.¹⁶⁶⁴ A nagy vonzáskörzettel, komoly gyáriparral, állami és közintézményekkel és gyorsan korszerűsödő infrastruktúrával rendelkező törvényhatósági jogú városról, Pozsonyról tudni kell, hogy a századfordulón a Nyugat-

¹⁶⁶³ Az adatok a Magyar Korona országában az 1891. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei (1893). Első rész. Általános népleírás (1893). Bp., Országos Magyar Királyi Statisztikai Hivatal, 1893, az 1900. évi népszámlálás különlenyomat. 1902, a Népszámlálás 1910. és Az 1920. évi népszámlálás. Első rész. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint. Bp., Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1922 (Magyar Statisztikai Közlemények, Új Sorozat, 69.) vonatkozó részeiből származnak.

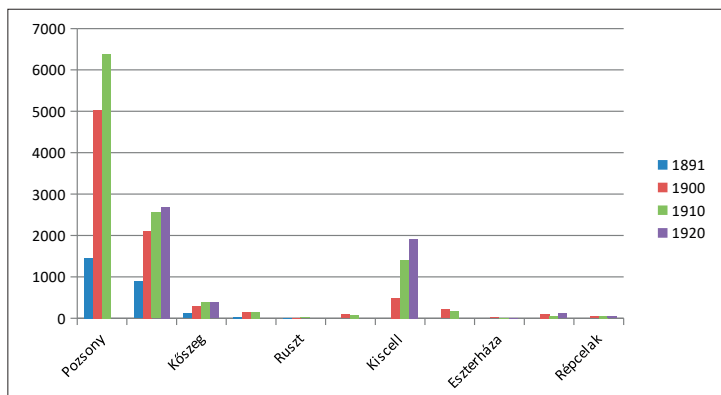
¹⁶⁶⁴ E következtetésem az 1900. évi népszámlálás különlenyomat 1902, 16. és a Népszámlálás 1910, 154. oldalán található adatokból hoztam meg.

Felvidék természetes központja, és a vidéki centrumok közül a legjelentősebb.¹⁶⁶⁵ Ezzel is indokolható az átlagnál nagyobb népességszám-emelkedése, amelyet – akár – elősegíthetett a Sopron–pozsonyi HÉV kiépülése is, de bizonyíthatóan nem lehet ezzel indokolni ezt a kiugró eredményt a város esetében, hiszen ez „csupán” egy mellékvonal volt.

A másik volt szabad királyi városnál, Sopronnál sem sokkal könnyebb a helyzet, hiszen a település már korábban is rendelkezett vasúttal (Bécsújhely–Sopron–Nagykanizsa, Győr–Sopron–Ebenfurt). Majdán János megállapítása alapján a vármegyeszékhely lakosságának kétszeres-háromszoros növekedését idézte elő a vasút megjelenése. Ez annak volt betudható, hogy a közlekedési csomópont megerősödése szorosan összekapcsolódott a feldolgozóüzemek megindulásával.¹⁶⁶⁶ Ha kiemelten koncentrálunk mindhárom HÉV kiépülésére, akkor egyértelműen kirajzolódik az, hogy Sopron esetében kiugró bevándorlás nem következett be a vicinálisok megjelenésével, mert 1890 és 1920 között gyakorlatilag teljesen egyenletesen emelkedett a lakosság száma 10 és 12% közötti évtizedes értékkel.¹⁶⁶⁷

Az északnyugat-dunántúli két központ esetében tehát megállapítható, hogy a vizsgált vicinálisok nem idéztek elő a kor lakosságnövekedési tendenciájához képest nagyobb emelkedést. Ez azzal indokolható, hogy a két centrumban a fővonalak kiépülése lényegesen meghatározóbb volt, mint a vicinálisoké.

Az alábbi ábra (LÁSD: 10. ÁBRA) segítségével alaposabban megvizsgálható, hogy alakult a lakosságszám a többi, általam választott településen a periódusban:



10. ábra: A választott települések lakosságszámának változása a vizsgált időszakban Pozsony és Sopron nélkül.¹⁶⁶⁸

1665 Beluszky 1990, 114., 101.

1666 Majdán 2003/B, 368.

1667 E következtetésem az 1900. évi népszámlálás különnyomat 1902, 12., a Népszámlálás 1910, 46. és Az 1920. évi népszámlálás. Első rész. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint. Bp., Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1922 (Magyar Statisztikai Közlemények, Új Sorozat, 69.) (a továbbiakban: Népszámlálás 1922), 38. oldalán található adatokból hoztam meg.

1668 Az adatok a Magyar Korona országaiban az 1891. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei (1893). Első rész. Általános népleírás (1893). Bp., Országos Magyar Királyi Statisztikai Hivatal, 1893, az 1900. évi népszámlálás különnyomat. 1902, a Népszámlálás 1910. és Az 1920. évi népszámlálás. Első rész. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint. Bp., Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1922 (Magyar Statisztikai Közlemények, Új Sorozat, 69.) vonatkozó részeiből származnak.

Ebből az következik, hogy kiugró lakosságszám-emelkedés Kőszeg, Kismarton, Kiscell, Eszterháza, Fertőszentmiklós és Pándorfalu esetében volt tapasztalható. Vizsgáljuk meg először részletesebben a rendezett tanácsú várost, a Sopron–kőszegi HÉV-től áttörést váró Kőszeget. A vicinális görcső alá véve jelentős növekedés érzékelhető, hiszen az 1900-ig stagnáló vagy alig növekedő lakosságszám 1910-re 13%-kal gyarapodott.¹⁶⁶⁹ Az alábbi adatok (LÁSD: 4., 5. ÁBRA) alapján az is egyértelmű, hogy a településen a vizsgált időszakban megemelkedett a közlekedésben foglalkoztatottak és eltartottjaik száma. Ebből arra lehet következtetni, hogy azok többsége a vasúton dolgozott, hiszen a városban nem volt hajózás, míg a bérkocsisok száma ez esetben nem jelentős. A helyiek nagy igyekezete ellenére Kőszeg csak kis forgalmú szárnyvonalak mellé került, és ez a kapitalizmus kori stagnálásához, pozíciójának romlásához és gazdasági jelentőségének hanyatlásához kétségtelenül hozzájárult kedvezőtlen forgalmi helyzetével.¹⁶⁷⁰

Települések	1891	1900	1910	1920
Pozsony	1452	5035	6384	
Sopron	888	2106	2556	2691
Kőszeg	112	299	393	382
Kismarton	36	152	149	
Ruszt	4	7	13	
Nezsider		93	85	
Kiscell		489	1407	1912
Pándorfalu		215	175	
Eszterháza		14	12	11
Fertőszentmiklós		100	58	115
Répcelak		43	57	40

4., 5. ábra: A vizsgált települések közlekedési dolgozóinak és eltartottjainak száma.¹⁶⁷¹

Megállapítható, hogy Kőszegen e vizsgált vicinális megjelenése valóban egy, a korábbiakhoz képest jelentős lakosságszám-emelkedést idézett elő, annak ellenére, hogy a település fejlődése a korszakban már inkább stagnáló tendenciát mutatott.

A következő, egyértelműen lakosságszám-emelkedést produkáló város Kismarton volt. Bár Majdán a tanulmányában úgy fogalmazott, hogy a vicinális vonal okozta a település esetében a fejlődés megtorpanását, azonban ez a lakosságszám-növekedést szemlélve nem nyer bizonyítást. Az akkor rendezett tanácsú város 1897-es vasútmegnyitását követően – a korábbi inkább stagnáló állapotához képest – 1910-re 24%-os népességszám-gyarapodást

1669 E következtetésemet az 1900. évi népszámlálás különnyomata 1902, 29., a Népszámlálás 1910, 70. és a Népszámlálás 1922, 52. oldalán található adatokból hoztam meg.

1670 Beluszky–Győri 2005, 58–61.

1671 Az 1891-es adatfelvétel hiányos, csak Pozsony, Sopron, Kőszeg, Kismarton és Ruszt közlekedésben dolgozóinak számát tartalmazza. Ezenfelül az eltartottakról sem hoz információkat, így az ágazatban munkát vállalók számát négyvel felszoroztam, amely így – az eddigi gyakorlatoknak és az 1900-as adatoknak megfelelően, ahol ezek a vizsgált városok esetében a háromszoros és négyeszeres értékek között változnak – megadja hozzávetőlegesen a közlekedésből élők számát. Az 1900-ban, 1910-ben és 1920-ban felvett adatok között már a dolgozók mellett az eltartottjaik is szerepelnek, így azokat összeadtam és így jöttek ki ezek az eredmények. In: az adatok a Magyar Korona országában az 1891. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei (1893). Második rész. A népesség foglalkozása (1893). Bp., Országos Magyar Királyi Statisztikai Hivatal, 1893; a Magyar Szent Korona országainak 1900. évi népszámlálása. Második rész. A népesség foglalkozása községenként. Bp., Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1904 (Magyar Statisztikai Közlemények, Új Sorozat, 2.). A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. Második rész. A népesség foglalkozása és a nagyipari vállalatok községenként. Bp., Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1913 (Magyar Statisztikai Közlemények, Új Sorozat, 48.). Az 1920. évi népszámlálás. Második rész. A népesség foglalkozása és a nagyipari és kereskedelmi vállalatok községenként. Bp., Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1925 (Magyar Statisztikai Közlemények, Új Sorozat, 71.) vonatkozó részeiből származnak.

könnyelhetett el. Ez nemcsak a természetes szaporulatnak tudható be, hanem a vicinális megjelenésének is, és ezt a közlekedésből élő személyek számának hirtelen megnövekedése (LÁSD: 4., 5. ÁBRA) is bizonyítja.¹⁶⁷² Megállapítható így, hogy a Sopron–pozsonyi HÉV kiépítése nagyban hozzájárult Kismarton lakosságának növekedéséhez a korban.

A következő település, ahol jelentős mértékben emelkedett a lakosság: Kiscell.¹⁶⁷³ A volt mezőváros a Fertővidéki HÉV kiépülése előtt rendelkezett már két fővonallal és egy helyi érdekű vasúti kapcsolattal (Kiscell–Veszprém–Székesfehérvár), Győr–Kiscell–Szombathely–Szentgotthárd–országhatár, Boba–jánosháza–sümegei HÉV) is. Majdán János tanulmányában rámutatott arra, hogy a település lakosságszáma a vasút megjelenését követően folytonosan nőtt.¹⁶⁷⁴ Meg kell jegyezni azt is, hogy a Kiscellhez történő újabb települések hozzácsatolása is hozzájárult a növekedés folyamatához, de elvitathatatlan az 1897-ben megnyitott Fertővidéki HÉV lélekszámnövelő hatása is.¹⁶⁷⁵ Ezt bizonyítja a közlekedésben dolgozók és az eltartottjaik számának kiugró emelkedése (LÁSD: 4., 5. ÁBRA) is. Számszerűsítve ez annyit jelent, hogy míg 1890-ben 1555-en laktak Kiscellben, addigra 1900-re ez a szám már 2293-ra emelkedett, tehát a növekedés itt majd 47%-os volt, és ez nem indokolható csak a természetes szaporulattal. Már Celldömölként 1910-re jelentősen megemelkedett a lakosainak száma, de ezt a szomszédos települések – Pördömölk és Nemesdömölk – Kiscellhez való csatolása is elősegítette, amely rögvest további 1400 főt jelentett.¹⁶⁷⁶ Végül a település 1920-ra is jelentős gyarapodást könnyelhetett el.¹⁶⁷⁷ Győri a település gyors fejlődésében – Majdánhoz hasonlóan – a vasút szerepét emelte ki, hiszen szerinte a vasúti csomópontjelleg alapja a gyarapodásnak.¹⁶⁷⁸ Ez esetben tehát egyértelműen megállapítható, hogy a vasútnak volt népességnövelő hatása, és ez nemcsak a fővonalaknak, hanem a Fertővidéki HÉV-nek is köszönhető.

A következő, a korszakban jelentős lakosságszám-emelkedést elkönnyelő település: Eszterháza. A Fertővidéki HÉV megépülésével csomóponttá váló Eszterháza-Fertőszentmiklós állomás, már 1876-tól a GYSEV Győrtől Sopronig húzódó vonalának egyik megállóját képezte. Majdán tanulmányában kimutatta, hogy a településen lakók száma már az első vasút megépítése után emelkedett, de a Fertővidéki HÉV megjelenését követően még szembetűnőbb ez a változás, hiszen az 1890-ben 393 főt számláló község 1900-ra 498 fővel bírt, és ez 27%-os emelkedést jelentett.¹⁶⁷⁹ A közlekedésből élők száma (LÁSD: 4., 5. ÁBRA) azonban ezt nem támasztja alá, hiszen alig néhány ilyen foglalkozású ember élt a községben.¹⁶⁸⁰ Majdán ezt az emelkedő tendenciát a településre bevándorlók számával indokolta.¹⁶⁸¹ A századfordulón sor került Süttör és Széplak Eszterházához való csatolására,

1672 Majdán 2003/B, 369. E következtetésemet az 1900. évi népszámlálás különlenyomat 1902, 12., a Népszámlálás 1910, 46. oldalán található adatokból hoztam meg.

1673 Beluszky 2003, 124.

1674 Majdán 1995/A, 196.

1675 Majdán 1995/A, 195–196.

1676 Majdán 2003/B, 365.

1677 E következtetésemet az 1900. évi népszámlálás különlenyomat 1902, 24., a Népszámlálás 1910, 59. és a Népszámlálás 1922, 42. oldalán található adatokból hoztam meg.

1678 Győri 1999, 101.

1679 Majdán 1995/A, 193. E következtetésemet az 1900. évi népszámlálás különlenyomat 1902, 11., a Népszámlálás 1910, 42. és a Népszámlálás 1922, 36. oldalán található adatokból hoztam meg.

1680 Ez esetben a közlekedési ágazatban dolgozókat és eltartottaikat értem ez alatt!

1681 Majdán 1995/A, 192.

amely további népességyarapodást idézett elő 1910-re.¹⁶⁸² Mindezekből megállapítható, hogy Eszterháza lakosságának száma emelkedett a vasúti csomóponttá válása után, de nem a közlekedésben dolgozókon keresztül.

Eszterházával szomszédos község volt – az Eszterháza-Fertőszentmiklós állomás miatt szintén csomóponti településnek minősülő – Fertőszentmiklós,¹⁶⁸³ és ezenfelül Fertőszentmiklós alsóként külön megállóhellyel is bírt. A település így ugyanakkor kapott vasutat, mint Eszterháza. 1869 és 1880 között 16%-os volt a népességyarapodása, amelyet 1890 és 1900 között tulajdonképpen „lemásolt”, hiszen a lakossága ekkor is hasonló arányban növekedett. Majd 1910-re és 1920-ra fordult a kocka, és már csökkenő tendencia mutatkozott.¹⁶⁸⁴ A közlekedésben dolgozók és az eltartottjaik száma (LÁSD: 4., 5. ÁBRA) bizonyítja azt, hogy a vasút – így a Fertővidéki HÉV – kiépülése is közrejátszott e folyamatban 1900-ig. Megállapítható tehát, hogy a vasút kiépülése egyértelműen kedvező hatással volt a község lakosságszámának emelkedésére 1900-ig.

A következő községi jogállású, vasúti csomópontként funkcionáló település Pándorfalu, ahol már korábban létezett fővonalis állomás (Budapest–Győr–Bécs). Majd a vicinális ebből kiindulva épült ki később. Majdán vizsgálata alapján kiderült, hogy egy nagyarányú beköltözés játszódott le a településen a fővonal megnyílása után, és hasonló helyzet állt fent a Fertővidéki és Sopron–pozsonyi HÉV átadását követően is, de a szerző ezt inkább a község fővonalis előnyeivel magyarázta.¹⁶⁸⁵ Számszerűsítve ez úgy néz ki, hogy míg 1890-ben csak 2424-en laktak Pándorfalut, 1900-ra ez a szám 2790-re változott, amely 15%-os lakosságszám-emelkedést jelentett. Ez nemcsak a természetes népszaporulatnak tudható be, mert a népesség száma 1869 és 1890 között inkább stagnált, ami 1910-re gyakorlatilag szintén nem változott 1900-hoz képest.¹⁶⁸⁶ Mindemellett ezt bizonyítja az is, hogy a településen sok közlekedésből élő ember (LÁSD: 4., 5. ÁBRA) lakott. Ebből arra lehet következtetni, hogy a vicinális vasutak kiépülése Pándorfalu esetében egyértelműen népességszám-emelkedést eredményezett, és ezt emellett elősegítette az is, hogy a Budapest–Bécs fővonal keresztezte a települést.

A fennmaradó településekből – a korábbi szabad királyi város – Ruszt igényt tartott vasútra, de a költséghatékonyabb megoldás és a jobb lobbis miatt Kismarton felé ment a Sopron–pozsonyi HÉV fővonala, a helység így csak egy fél szárnyvonalat kapott. Beluszky funkcionális várostípus-klasszifikációja alapján a település a városi jogú, de ilyen szerepkört nem, vagy alig betöltő települések („elhaló városok”) csoportjába tartozik.¹⁶⁸⁷ A korábban határ menti begyűjtőszereppel bíró Rusztnak ekkorra stagnáló, hanyatló jellegét a lakosságszámának csekély változása is megmutatja. Nemhogy emelkedett volna a város népessége a vasút megjelenését követően, hanem inkább csökkent.¹⁶⁸⁸ A majdnem

1682 Majdán 1995/A, 193.

1683 1898-tól Fertőszentmiklós-Szerdahely, 1905-től Fertőszentmiklós.

1684 E következtetésemet a 1900. évi népszámlálás különlenyomat 1902, 11., a Népszámlálás 1910, 42. és a Népszámlálás 1922, 36. oldalán található adatokból hoztam meg.

1685 Majdán 1995/A, 192.

1686 E következtetésemet az 1900. évi népszámlálás különlenyomat 1902, 6., a Népszámlálás 1910, 27. oldalán található adatokból hoztam meg.

1687 Beluszky 2003, 116.

1688 E következtetésemet az 1900. évi népszámlálás különlenyomat 1902, 12., a Népszámlálás 1910, 46. oldalán található adatokból hoztam meg.

5%-os visszaesés egyértelműen igazolja Beluszky megállapítását, és kijelenthető egyúttal az is – amire Majdán János is következtetett¹⁶⁸⁹ –, hogy Ruszt esetében a vicinális a fejlődés megtorpanását idézte elő, az elszívóhatása miatt. Ez valóban igazolta a helyiek attól való korábbi félelmét, hogy ha a fővonal elkerüli őket, akkor az a későbbiekben hátrányosan érinti településük fejlődését.

A volt mezővárosban, Nezsiderben az ott lakók számának változása stagnáló tendenciát mutatott a periódusban. Győri és Beluszky klasszifikációja alapján a részleges funkciókkal bíró kisváros ezzel a (két) vicinálissal kapott vasutat, amely azonban a lakosság számának emelkedését nem idézte elő. Sőt, 1900-ra hozzávetőlegesen 3%-kal csökkent a népessége, majd 1910-re ismételtén „visszaszerezte” az 1890-es lakosság számát.¹⁶⁹⁰ Kijelenthető tehát, hogy Nezsider az ott élők számát tekintve megőrizte kisvárosi jellegét, és ezen a vasút sem változtatott.

Az utolsó általam vizsgált település: Répcelak. A helység a Fertővidéki HÉV kiépülése után vasúti csomópontként funkcionált, mivel 1891-től a Pozsony–(porpác)–szombathelyi HÉV átszelte Répcelakot, de Majdán is megállapította, hogy alig változott a lakosság száma a periódusban, és a település fejlődését a csomóponti jelleg nem tudta felgyorsítani.¹⁶⁹¹ Mindössze néhány fős évtizedenkénti növekedés tapasztalható, amely egy pár család odaköltözését jelenthette csak, de leginkább a fél évszázados természetes létszámemelkedésnek titulálható.¹⁶⁹² Ha a Fertővidéki HÉV üzembe helyezésére fókuszálunk,¹⁶⁹³ akkor is szembetűnő ez a jelenség, hiszen az 1890 és 1900 közötti majd 9%-os növekedés nem számított kiugró értéknek a többi évtizeddel összehasonlítva.¹⁶⁹⁴ Ebből az következik, hogy Répcelak hiába kapott új vasutat és vált csomóponttá, ez lakosság számának jelentős emelkedését nem idézte elő.

Végül, ha megvizsgáljuk a közlekedésben dolgozók arányát az összefoglalkoztatottakhoz viszonyítva¹⁶⁹⁵ (LÁSD: 6., 7. ÁBRA), akkor megállapítható, hogy azon települések közül, ahol átlagon felül növekedett a lakosság száma, Kiscellben kiugróan, Kőszegen, Kismartonban, Pándorfaluban és Fertőszentmiklóson folyamatosan emelkedett az ágazatban dolgozók aránya, míg Eszterházán csökkent. Ez nagy részben alátámasztja azt a megállapítást is, hogy e településeken a konkrétan vizsgált vicinálisok megjelenése idézte elő a kiemelkedő növekedést, kivétel Eszterháza esetében.

1689 Majdán 1995/A, 200–201.

1690 Beluszky–Győri 2005, 226. E következtetésemet az 1900. évi népszámlálás különlenyomat 1902, 6., a Népszámlálás 1910, 26. oldalán található adatokból hoztam meg.

1691 Majdán 2003/B, 365.

1692 Majdán 1995/A, 194., 192.

1693 Mivel 1891-ben adták át a Pozsony és Szombathely között közlekedő HÉV-et, így nem lehet különválasztani a két vasút hatásait egymástól.

1694 E következtetésemet az 1900. évi népszámlálás különlenyomat 1902, 27., a Népszámlálás 1910, 64. és a Népszámlálás 1922, 46. oldalán található adatokból hoztam meg.

1695 Ez esetben csak a közlekedésben dolgozók kerülnek a vizsgálat középpontjába, eltartottaik nem!

Települések	1900	1910	1920
Pozsony	4,80%	5,40%	
Sopron	3,80%	4,60%	5,10%
Kőszeg	2,10%	2,70%	2,90%
Kismarton	2,80%	3,50%	
Ruszt	0,70%	1%	
Nezsider	1,60%	1,90%	
Kiscell	14,70%	23%	25%
Pándorfalu	4,30%	5%	
Eszterháza	2,20%	1,40%	1,10%
Fertőszentmiklós	2,20%	3,10%	2,10%
Répcelak	2,80%	3,80%	2,20%

6., 7. ábra: a vizsgált települések vasúti dolgozóinak aránya az összfoglalkoztatottakhoz képest.¹⁶⁹⁶

A közlekedésben dolgozók aránya a vizsgált települések közül csak Ruszton, Eszterháza és Nezsiderben nem haladta meg – tartósan – az 1,70%-os országos átlagot,¹⁶⁹⁷ a többi helyen ezen felül volt. Ez bizonyítja azt, hogy e városok és falvak életében milyen fontossággal bírt a vasút, ami megváltoztatta a lakosság foglalkozási összetételét.

Mindent összegezve megállapítható, hogy hipotézisem nagyobb részben beigazodott, mivel az általam vizsgált 11 település közül 5 esetében a HÉV-ek megépítése többé-kevésbé egyértelmű lakosságszám-emelkedést eredményezett. Kőszegen, Kiscellben (Celldömölkön), Fertőszentmiklóson, Pándorfaluban, Kismartonban nőtt az ott lakók száma a helyi érdekű vasutak megnyitása után, amelyet a közlekedési ágazatban dolgozók megnövekedett jelenléte is bizonyít. E települések tudtak legalább ilyen téren profitálni e vasutak megépítéséből. Eszterháza esetében is volt jelentős mértékű népességnövekedés, de az nem a vasúti dolgozók számának emelkedéséből fakadt. Sopron és Pozsony esetében, miután már rendelkeztek fő vasúti ütőérrel és regionális centrumok is voltak, inkább a korszakban tapasztalható természetes szaporulat idézte elő a folyamatos, nagyjából állandó mértékű növekedést, a mellékvonalak erre nem voltak komoly hatással. Végül Ruszton, Nezsiderben és Répcelakon az általam vizsgált HÉV-ek konkrétan nem eredményeztek bevándorlást, sőt, az első esetében inkább csökkenés következett be, a vasút elszívóhatása miatt.

1696 Az adatok a Magyar Korona országában az 1891. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei (1893). Második rész. A népesség foglalkozása (1893). Bp., Országos Magyar Királyi Statisztikai Hivatal, 1893. A Magyar Szent Korona országainak 1900. évi népszámlálása. Második rész. A népesség foglalkozása községenként. Bp., Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1904. (Magyar Statisztikai Közlemények, Új Sorozat, 2.) a Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. Második rész. A népesség foglalkozása és a nagyipari vállalatok községenként. Bp., Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1913. (Magyar Statisztikai Közlemények, Új Sorozat, 48.) Az 1920. évi népszámlálás. Második rész. A népesség foglalkozása és a nagyipari és kereskedelmi vállalatok községenként. Bp., Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1925. (Magyar Statisztikai Közlemények, Új Sorozat, 71.) vonatkozó részeiből származnak.

1697 Majdán János: A közlekedés szerepe a dunántúli falvak foglalkozási szerkezetében 1910-ben. In: Somfai Balázs (szerk.): A Dunántúli településtörténete VII. PAB–VEAB Értesítő. Pécs–Veszprém, 1987, 198–199.

6. 3. A vizsgált települések HÉV-ek által előidézett infrastrukturális fejlesztései

Jelen fejezetben céloom az általam választott 11 településen megvizsgálni a három helyi-érdekű vasút megjelenése utáni infrastrukturális (tehát nem termelő, hanem szolgáltató, ellátó jellegű)¹⁶⁹⁸ fejlesztéseket. Kutatásom kizárólagosan a munka tárgyát képező HÉV-ek megépítésének hatásaira koncentrálok. A vasúttal már korábban is rendelkező – csomóponti – városok és falvak esetében, az általa előidézett fejlesztéseket csak előzményként és lényegre törően veszem górcső alá.

Granasztói Pál megállapítása szerint a vasút a városfejlődésben fontos szerepet játszott, hiszen a helyi infrastruktúrát fejlesztette azzal, hogy e helyeken ekkor épültek ki a pályaudvarok és az azokhoz – sokszor tervszerűen – kialakított főutcák. Ebből következik, hogy az ilyen jogállású települések mindenképp profitáltak a kötöttpályás közlekedési eszköz megjelenéséből, mivel az azok köré szerveződő infrastruktúra modernizálta őket a korszakban.¹⁶⁹⁹ Hendel József részletesen kifejtette munkájában ennek okait. Tapasztalata szerint az állomás környéke sokkal gyorsabban fejlődött, mint a város hasonló fekvésű, de távolabbi részei. A pályaudvarok mellett szállodák, üzletházak és ipartelepek épültek ki, és ezek még akár a vasút későbbi terjeszkedését, fejlődését is megakadályozhatták, ezért volt szükség városszabályozási tervekre. A szerző megjegyezte, hogy nemcsak az állomás környéke, hanem maga az indóház is fejlődött, hiszen mind a vágányzatot, mind az épületkomplexumot összhangba kellett hozni a növekvő forgalommal.¹⁷⁰⁰ Wolfgang Schivelbusch is kifejtette a könyvében részletesen, milyen hatással voltak a pályaudvarok (vasútállomások) egy város fejlődésére. A szerző itt többek között kiemelte azt, hogy ezek a „közlekedési épületek” egyrészt új építészeti stílusokat is meghonosítottak, másrészt térbelileg is megbontották a városokat. Ez leginkább azokon a helyeken tapasztalható, ahol a vasút fizikailag is kapcsolatba került a településsel, tehát ahol a vaspálya és a pályaudvar felépült. Ezek azonban csak nagyon ritkán érintették a városközpontokat, mivel általában a vasútvonalak csak a centrum pereméig vezettek, amelynek okai részint az itteni alacsonyabb telekárak voltak, részint az, hogy a vasútnak nagy területre volt szüksége. Emellett a vasút által előidézett jelentősen nagyobb forgalom valósággal felrobbantotta a települések hagyományos belső szerkezetét. A pályaudvar közelében elterülő utcák szinte egyik napról a másikra megváltoztak. Mindez megkövetelte a városok infrastrukturális modernizációját is, és ennek egyik fontos szegmense a helyi közlekedés fő ütőerének számító, az állomás és a központ, illetve egy pályaudvarok közötti út fejlesztése volt.¹⁷⁰¹ A 19. századi racionalizált várostervezés egyre inkább hangsúlyt fektetett a közlekedésre, hiszen a vasútforgalom egy korábban nem tapasztalt fejlődést generált.¹⁷⁰² Kalocsai Péter szintén e témakörben való vizsgálódása alkalmával arra a következtetésre jutott, hogy

1698 Granasztói 1982, 144.

1699 I. m. 147.

1700 Hendel József: Vasútállomások tervezése. Bp., Műszaki Könyvkiadó, 1959, 57–58.

1701 Schivelbusch 2008, 1900150–199.

1702 Bán 2011, 31–33.

Magyarországon a dualizmus korában a városok is törekedtek a korszerű infrastruktúra kiépítésére, és ezzel e települések innovációs gócponttá váltak. Ennek egyik legfontosabb szegmense a közlekedés volt.¹⁷⁰³ Meg kell jegyezni, hogy Magyarországon komoly problémát jelentett a város és a vasút viszonya. Hunyár Algernon *Városok Lapjában* megjelent cikke kiválóan érzékelteti ezt a dilemmát: „*Alig van fejlődő városaink közül néhány, amelyekben a vasuti állomás körüli városrész problémákat ne termelt volna. A vasuti állomás környékének helyes szabályozása a városépítésnek kétségtől egyike legkényesebb és legnehezebb feladata.*”¹⁷⁰⁴ Hunyár rávilágított a pályaudvarok városba való integrálásának nehézségeire, amit a későbbiekben a városvezetéseknek, a vasúttársaságoknak és a kivitelezőknek együtt kellett megoldaniuk. Ezek a megállapítások mind egyértelművé teszik számunkra, milyen komoly hatása volt a vasútnak egy-egy ilyen településen, de e munkák csak a városi jogállású településekre koncentráltak. A vizsgálatom tárgyát képező helységek közül Sopron, Pozsony, Kőszeg, Kismarton, Ruszt, Kiscell (Celldömölk) és Nezsider, illik be e körbe, azonban a többi, így Eszterháza, Fertőszentmiklós, Pándorfalu és Répcelak csak községi jogállásúak voltak. Céloom a városok mellett e falvak esetében is a HÉV-ek megjelenése által generált – helyi és állomási – infrastrukturális fejlesztések feltárása, még akkor is, ha az új vonalak bizonyos esetekben nem konkrétan a végpontig vezettek. Itt gondolok példaként a Sopron–pozsonyi HÉV-re, amely Pozsonyligetfalu és Pozsony, illetve Sopron és Vulkapordány között is korábban kiépült vaspályát használt. Ezekhez természetszerűleg a városokban már meglévő állomások is társultak, amelyeket minden bizonnyal bővíteni kellett az új vasutak miatt. Ez igazán az új vicinálisokkal először vasutat kapó települések esetén érdekes, ilyen Kismarton, Ruszt és Nezsider. Emellett górcső alá veszem azt is, milyen más infrastruktúra kapcsolódott a vasúthoz az adott településen, és az új vicinálisok annak fejlesztéséhez hozzájárultak-e? A vizsgálódásom időkerete a Sopron–pozsonyi HÉV esetében történetének a végét is jelentő 1920-ig tart.

Az északnyugat-dunántúli térség legfontosabb központja, Pozsony rendelkezett már a Sopron–pozsonyi HÉV előtt is vasútvonallal, ennek megfelelően pályaudvarral is, hiszen 1848 augusztusában átadták a forgalomnak a Pozsony és Marchegg közötti szakaszt, és ezzel a város is bekapcsolódott a vasúti közlekedésbe, és közvetlen összeköttetésbe került Béccsel.¹⁷⁰⁵ Az 1848–49-es forradalom és szabadságharc leverése után folytatódott a pest–váci, a Duna bal partján egészen Pozsonyig húzódó szakasz továbbépítése.¹⁷⁰⁶ A vonal 1850. december 16-án nyílt meg véglegesen a Pozsony és Párkányánána közötti szakasz átadásával, és ezzel egyidejűleg létrejött a kapcsolat Bécs és Pest között Pozsonyon keresztül.¹⁷⁰⁷ A Magyar Középponti Vasút ekkor építtetett a városban egy romantikus stílusú idéző felvételi épületet. Ez a főpályaudvar volt. A 19. század végén megnyíló helyi-érdekű vasutak (Pozsony–szombathelyi, Pozsony–dunaszerdahely–révkomáromi HÉV), így a Sopron–pozsonyi HÉV is azonban az akkori Pozsony-Újvárosi állomásra érkeztek. Ez az állomás már szintén létezett a Sopron–pozsonyi HÉV átadásakor, és annak ellenére

1703 Kalocsai 2011., 185. Kalocsai Péter: A városi közlekedés modernizációja Magyarországon (1867–1914). In: H. Németh István–Szívós Erika–Tóth Árpád (szerk.): A város és társadalma. Tanulmányok Bácskai Vera tiszteletére. Bp., HIK, 2011, 62–77.

1704 Hunyár Algernon: Város és vasút. In: *Városok Lapja*, 1913. augusztus 30., 35. szám, 423.

1705 Frisnyák 2001, 34.

1706 Kubinszky 1989, 10.

1707 Frisnyák 2001, 36–37.

át kellett alakítani, hogy a vizsgált vicinális – ahogy már megtudtuk – nem is közvetlenül Pozsony–Újvárosba ágazott be, hanem a Pozsony–szombathelyi HÉV vonalába, Pozsonyligetfalunál. Ennek egyik fontos eleme az 1890-ben átadott, a később a Sopron és Szombathely felé közlekedő szerelvények által is használt, pozsonyi Ferenc József híd.¹⁷⁰⁸ A pozsony–újvárosi – eredetileg MÁV-HÉV I. osztályú – állomás a Sopron–pozsonyi HÉV engedélyokiratában foglaltak szerint átalakítandó volt. Ez gyakorlatilag megegyezett a régebbi fővonal, kétemeletes, II. osztályú épülettípusokkal. A földszinten kapott helyet az első, másod- és harmadosztályú váróterem, az előcsarnok, a pénztár, a vasútforgalmi irodahelyiség, a poggyászfeladó részleg, a szerkamra és két, az épület oldalából nyíló veranda, de a vágányok felé néző, fedett veranda kimaradt ebből a konstrukcióból.¹⁷⁰⁹ Az emeleten találunk egy két- és háromszobás lakást, két éléskamrát, két konyhát és egy árnyékszékét. A meglévő felvételi épületet mintegy 179 m²-es két toldalékszárnyval kellett kiegészíteni, továbbá a nyílt várócsarnokot 66 m²-rel, a nyílt rakodót 145 m²-rel és az árukraktárt egy kapunak megfelelően kellett megnövelni.¹⁷¹⁰ Ez jókora infrastrukturális fejlesztést eredményezett az akkori állomáson. Nem mellékesen Pozsonyban 1895 óta közlekedett villamos, de az ekkor átadott vonal a belvárost kötötte össze a főpályaudvarral.¹⁷¹¹ A pozsony–újvárosi állomás csak később, a Sopron–pozsonyi HÉV megnyitása után került be a villamosvasúti hálózatba. Az 1898. január 19-én sikeresen megtörtént műtanrendőri bejárást követően, 20-án megnyílt a pozsony–újvárosi pályaudvarhoz vezető, ún. Justi sori vonal (LÁSD: MELLÉKLET, 12., 13. ÁBRA). Ez a felvételi épület mellett kiépített végkiterő vágányig húzódott, és majd 1 kilométeres új pályát jelentett.¹⁷¹² E bővítés tehát minden bizonnyal az új vicinális megépülésének is köszönhető, hiszen az állomás az átadása után nem sokkal kapott megállót. Egyúttal ez annyit is jelentett, hogy volt kiépített út a szóban forgó indóházig, mivel a villamospálya és a korábban Szombathelyig közlekedő vicinális vasút létrehozása is megkívánta ezt, így ezt már nem kellett kivitelezni. Az 1890. évi, a közutakról és a vámokról szóló törvénycikk ezt különben is előírta, amelynek értelmében „Ha valamely új vasut, pályaudvar vagy felvételi állomás létesítéséről van szó, akkor a vasut közigazgatási bejárása alkalmával egyezségeleg állapítandó meg, hogy a kérdéses utak hol, mily irányban és hosszban építendőek, továbbá hogy az építési és kisajátítási, kezelési és fentartási költségekhez a fentebbiek szerint kötelezettek mily arányban tartoznak hozzájárulni”.¹⁷¹³ A trianoni békeszerződést követően a város átkerült Csehszlovákiához, a Sopron–pozsonyi HÉV három részre szakadt, és ebben a formában meg is szűnt létezni. Egyértelmű, hogy e vicinális Pozsony városának vasúti infrastrukturális fejlődésében komolyabb szerepet játszott, hiszen – bár nem a főpályaudvart érintette, hanem a pozsony–újvárosit, ahol szintén volt már korábban vasút –, számos bővítésre került sor a várható forgalomnövekedés miatt. A vasutat érintő városrendezést tekintve azonban majd csak a két világháború között születik a megvalósulás útjára lépő elképzelés Forbáth Imre tollából.¹⁷¹⁴

1708 Az új pozsonyi híd. In: R, 1891. január 6., 2. szám, 3.

1709 Kubinszky 1983, 49.

1710 A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasutnak és sércz–szentmargiti szárnyvonalának kiépítésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1986. december 20., 153. szám, 1367.

1711 Czére 1997, 202.

1712 Kubinszky–Lovász–Villányi 1999, 188–189.

1713 1890. évi I. törvénycikk a közutakról és vámokról. In: <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6364>, 2013. 12. 03., 10:31.

1714 Forbáth 1931, 243–252.

A vasút Sopronban is hamar megjelent, hiszen 1847-ben átadták a forgalomnak a Sopron–Bécsújhely vonalat.¹⁷¹⁵ Ezt az Adriai-tengerig kívánták továbbvezetni, de erre nem került sor. Sopronban már ekkor építettek egy vonatfogadó csarnokot a korábbi városfalon kívül. Ez a vonal 1858-ban a Déli Vasút tulajdonába került, a korábbi épületet innentől kezdve Déli pályaudvarnak (LÁSD: 14. ÁBRA) hívták.¹⁷¹⁶ A soproni vasúti közlekedésben az áttörést az 1876-ban megnyitott Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. (GYSEV) jelentette.¹⁷¹⁷ A vasúttársaság új pályaudvart létesített Sopronban a városfalon túl, de ez a győri vonal átadására még nem készült el teljesen.¹⁷¹⁸ A GYSEV kezdetben a Déli pályaudvarra érkező valamennyi személyvonathoz közlekedtetett egy-két kocsiból álló szerelvényt, hogy a saját vonalán tovább utazni szándékozók könnyebben átjuthassanak az állomásra.¹⁷¹⁹ A pályaudvarok nemcsak a vasút szempontjából, hanem a városi tömegközlekedést tekintve is csomópontnak bizonyultak. Kalocsai Péter kutatásaiból kiderült, hogy a Nyugat-Dunántúlon valamennyi településen a belváros és a pályaudvarok között indult meg a városi/helyi tömegközlekedés. Sopronban – és más városokban is – a pályaudvar volt az omnibuszok, a bérkocsik és a villamosok egyik végállomása. A városban mindkét pályaudvar – illetően módon vasúttársaság is – rentabilitása fokozása érdekében szorgalmazta a városi tömegközlekedés és infrastruktúra ilyen jellegű fejlesztését. A GYSEV fővonalának 1876-os megnyitása után rögvest közlekedtek társas kocsik a belvárosból, a Várkerületről.¹⁷²⁰ Sopron a helyiérdekű vasutak megjelenésével vált igazi vasúti csomóponttá, hiszen az első világháború kitörésének előestéjére hét vonal ágazott ki a városból, amelyek közül három minősült ilyen jellegű vasútnak.¹⁷²¹ A Sopron–pozsonyi és Sopron–kőszegi HÉV egyik végállomása is Sopronban volt, sőt, Kiscellből (Fertővidéki HÉV) is érkeztek ide vonatok, de – a korábbi tervekkel ellentétben – egyik vicinális sem ágazott be közvetlenül a városba, hanem a pozsonyi Vulkapordánynál, a kőszegi Harka-Kópházánál csatlakozott be a GYSEV vonalába. Ez egyúttal azt is jelentette, hogy e HÉV-ek a megkötött péageszerződések értelmében e vasúttársaság pályaudvarát használták. A GYSEV pályaudvara a megnövekedett forgalomnak egyre kevésbé felelt már meg ekkor.¹⁷²² A Sopron–pozsonyi HÉV engedélyokiratában a kereskedelemügyi miniszter meghatározta, hogy a felvételi épület 360 m²-es épületszárnyal kibővítendő, az áruraktár egy kapuval megnagyobbítandó, egy 12 méter átmérőjű fordítókörong és egy 40 m²-es szénraktár építendő, illetve a GYSEV mozdonyszínét négy állással, egy kéziműhellyel és két személyzeti helyiséggel bővíteni kell.¹⁷²³ A helyi villamosvasút fővonala és a forgalmi telepre vezető szárnyvonala is megnyílt 1900. április 30-án, amelynek egyik megállója, végállomása a GYSEV pályaudvara előtt volt. Sopronban a villamos vonalvezetésének egyik legfontosabb mozgatórugója a két pályaudvar összekötése volt, így nem meglepő, hogy 1900-ban a Déli pályaudvarról lehetett eljutni a belváros (Deák tér, Széchenyi tér, Várkerület, Kossuth

1715 Frisnyák 2001, 32.

1716 Kalocsai 2011, 27.

1717 Frisnyák 2001, 71.

1718 Kubinszky 1989, 32.

1719 A győr–sopron–ebenfurti vaspálya. In: S, 1876. január 11., 1. szám, 3.

1720 Kalocsai 2011, 84–85., 184., 186.

1721 Kubinszky 1958/B, 354.

1722 Panaszok a vasutakra. In: SN, 1908. november 12., 260. szám, 3.

1723 A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasutnak és sász–szentmargitii szárnyvonalának kiépítésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1896. december 20., 153. szám, 1367.

utca) érintésével a GYSEV állomására (LÁSD: MELLÉKLET, I 5., I 6. ÁBRA).¹⁷²⁴ Wälder József Sopron főmérnöke 1906-ra elkészítette a város szabályozási és fejlesztési tervét. Ebben szerepelt a GYSEV akkori felvételi épületének helyére egy központi személypályaudvar elhelyezése és a sopron–bécsújhelyi vonal mentén egy központi teherpályaudvar létesítése. Ebbe a GYSEV ebenfurti ága is bevezetne, és így a közös vágányokat megemelnék, hogy könnyebben lehessen elérni a vasúton túli városrészeket.¹⁷²⁵ A későbbiek során is többször napirendre került a két pályaudvar egyesítése, de erre nem került sor. A GYSEV pályaudvara mellett található mozdonyszín – „három mozdonyállomásnak megfelelően” – és a marharakodó átépítése azonban ekkor már nem várható magára, hiszen az új vicinális engedélyokiratában a kereskedelemügyi miniszter felsorolta pontosan, milyen korábbi elemeket kell kibővíteni. A megnövekedett forgalom és kihasználtság miatt ezek az újítások egyértelműen a Sopron–kőszegi HÉV-vel hozhatók összefüggésbe.¹⁷²⁶ Mivel a GYSEV pályaudvarához korábban kiépítették a pozsony–varasdi állami útba beágazó, hozzájáró utat, ezért e helyi érdekű vasútnak ezt már nem kellett létesítenie.¹⁷²⁷ A vicinálisok átadása tehát komolyabb bővítéseket vont maga után. Megállapítható, hogy az általam vizsgált három helyi érdekű vasút komolyabb infrastrukturális fejlesztéseket idézett elő az állomás területén, annak ellenére, hogy a vasútépítés első hulláma már korábban elérte a várost, és ez megteremtette a kötöttpályás közlekedési eszköz infrastruktúráját, de az új HÉV-ek miatt szükséges volt a kapacitások növelése. Nem mellékesen megjegyezhető, hogy a Fertővidéki és Sopron–pozsonyi HÉV-ek 1897-es átadása (még akkor is, ha ezek nélkül is kiépült volna) és az ilyen jellegű igények növekedése után 1900-ban helyezték üzembe a GYSEV pályaudvarát is érintő első villamosvasutat Sopronban.

Kőszeget a vasút – a két tárgyalt városhoz hasonlóan – már a Sopron–kőszegi HÉV átadása előtt elérte, hiszen 1883-ban helyezték üzembe a Szombathely felé közlekedő vicinális, így a városhoz ez az új vaspálya már közvetlen módon kapcsolódott. A település soha nem került fővonal mellé, ezért pályaudvar helyett csak állomást kapott az első vonal átadása után. Az üzemeltetője, a Déli Vasút egyedi tervek alapján készítette el az épületet, így nem lehetett egyik típusba sem sorolni.¹⁷²⁸ A Sopron–kőszegi HÉV engedélyokiratában a kereskedelemügyi miniszter részletesen kifejtette, hogy és mivel kell kibővíteni a már meglévő infrastruktúrát. Magát a felvételi épületet 72 m²-rel, az állomás áruraktárát 100 m²-rel, a nyílt rakodót szintén 100 m²-rel kellett megnagyobbítani, továbbá az üzemeltetőnek létesítenie kellett egy szén- és pályafenntartási raktárt, egy fordítókorongot, egy vízállomást és egy mozdonyszínt víztoronnyal, vízemelővel, laktanyával, kézi műhellyel és a munkások számára használható árnyékszékekkel is.¹⁷²⁹ A kivitelezők a vonal megnyitására elkészültek ezen átalakításokkal, egyúttal az állomás (LÁSD: MELLÉKLET, I 7. ÁBRA) szűk

1724 Kubinszky–Lovász–Villányi 1999, 227., Kalocsai 2011, 143–146. A soproni pályaudvarokat összekötő villamosvonalakat érinti az alábbi tanulmány is: Kalocsi Péter: Városi közlekedés – hálózat – tömegközlekedés Nyugat-Magyarországon (Sopron, Szombathely), 1867–1914. In: Á. Varga László (főszerk.): Úrbs. Magyar várostörténeti évkönyv, II. köt. Bp., BFL, 2007, 153–199.

1725 Wälder József: Indokló jelentés Sopron sz. kir. város általános szabályozási és fejlesztési tervéhez. Sopron, k. n., 1906, 32.

1726 Kalocsai 2011, 32. A sopron–kőszegi h. é. gőzmozdonyú vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1907. július 14., 80. szám, 621.

1727 MOL, SK HÉV, I. doboz, Sopron állomás, Győr–Sopron–Ebenfurti vasút., Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Irattára. Vasutak és Csatornák Központi Telekkönyvének iratai. Sopron–kőszegi h. é. v. (A továbbiakban: KM Sopron–kőszegi h. é. v.) Útátadási jegyzőkönyv. 1909. szeptember 20.

1728 Kubinszky 2009, 92.

1729 A sopron–kőszegi h. é. gőzmozdonyú vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1907. július 14., 80. szám, 621.

folyosóját kibővítették, a pénztáraknál karfákat helyeztek el és két kijáratot alakítottak ki.¹⁷³⁰ Az állomásnak 1884-től omnibuszos összeköttetése is volt a belvárossal, pontosan a várköri Strucc szállodáig és azon túl közlekedett a kocsis, amelynek 1908-ban már 7500 utasa volt.¹⁷³¹ Az új vasút átadását követően az állomástól és a Kőszeg-sörgyár megállóhelytől¹⁷³² az állami útig vezető, Kőszeg városa által karbantartott kövezett út kiépítése is szükségeltetett.¹⁷³³ Mivel 1884-től omnibusz közlekedett az állomástól a belvárosig, és ez minimális infrastrukturális fejlettséget megkívánt, feltételezhető, hogy – ha nem is ilyen minőségű, de – épített út volt már korábban e két pont között. Az épület további átalakítására az 1913-ban átadott Zalabér–Sárvár–Bük–Kőszeg vonal átadása után volt szükség, amikor megtoldották még egy szárnyal a felvételi épületet.¹⁷³⁴ További infrastruktúrabővítésre már nem volt szükség, hiszen Trianon után két csonka vasútja is lett Kőszegnek, és bár egyiken sem szűnt meg a forgalom még egy jó ideig, a Sopron–kőszegi HÉV-nek az Ausztriához tartozó része az idő múlásával már egyre inkább Bécs felé gravitált. Mindezt összegezve megállapítható, hogy a 20. század elejére – többszöri bővítés után – a helyi igényeknek megfelelő vasúti infrastruktúra volt Kőszegen.

Kismartonban az általam vizsgált Sopron–pozsonyi HÉV megépítése előtt még nem volt vasút. Ilyetén módon az ehhez tartozó infrastruktúra sem épült ki addig. A vonal kiépítésekor szükségszerűen fel kellett építeni egy állomást is, így a település egy MÁV-HÉV I. osztályú, emeletes épületet kapott (LÁSD: MELLÉKLET, I 8. ÁBRA).¹⁷³⁵ Ebbe konkrétan beletartozott egy 173,5 m²-es emeletes és egy 36 m²-es földszintes felvételi épület, egy nyílt várócsarnok, állomási őrház, áru- és pályafenntartási raktár, nyílt és marharakodó is. A felvételi épületben elhelyezendő volt egy különálló árnyékszék, egy házikút, egy szemétverem, két gazdasági udvar és egy kenyérsütő kemence. Az őrházhoz egy kút, egy melléképület és egy kenyérsütő kemence tartozott.¹⁷³⁶ A sérc–szentmargitbányai szárnyvonal megépítésekor a kismartoni állomást megtoldották, kvázi megduplázták.¹⁷³⁷ Az indóház azonban a városközponton kívül feküdt, így annak könnyebb elérése érdekében Böhm Lipót bérkocsis kezdeményezte, hogy oda-vissza viszonylatban szállíthassa az utasokat. A fuvaros az erre vonatkozó engedélyt 1898 áprilisában megkapta és megkezdte a szállítást.¹⁷³⁸ A vállalkozó 8 alkalmazottat és 6 társas kocsit helyezett üzembe azért, hogy a 6 kilométeres úton zökkenőmentesen le tudja bonyolítani a szállítást. 1898-ban már 8000-en vették igénybe a szolgáltatást.¹⁷³⁹ A vasútra való rászállítást mindenképp megkönnyítette, hogy a kereskedelemügyi miniszter az építendő vállalatnak előírta az állomáshoz vezető, kőalappal és kavicsolással elkészítendő, két oldalán gyalogjárdákkal szegélyezett hozzájáró út kiépítését. Ennek későbbi fenntartásáért viszont a település volt

1730 Kövér 1983, 162.

1731 Kalocsai 2011, 175–176.

1732 VAML, SK HÉV, Jegyzőkönyv, 1898. március 14–19.

1733 KM Sopron–kőszegi h. é. v. Útadási jegyzőkönyv. 1909. március 11.

1734 MOL, SK HÉV, I. doboz, 1914. március 21, Kubinszky 2009, 268.

1735 A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasutnak és sércz–szentmargiti szárnyvonalának kiépítésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1896. december 18., 152. szám, 1361–1362. Kubinszky 2009, 281.

1736 A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasutnak és sércz–szentmargiti szárnyvonalának kiépítésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1896. december 20., 153. szám, 1367–1369.

1737 Kubinszky 2009, 99.

1738 Hahnenkamp 1994, 115.

1739 Kalocsai 2011, 176.

felelős.¹⁷⁴⁰ Kismartonban – részben ennek is köszönhetően – egyre többen éltek a vasút adta utazási lehetőséggel, és ennek eredményeként az állomás nem tudott már egy idő után megfelelni a növekedő igényeknek. Már 1908-ban felvetődött az épület kibővítésének gondolata, de az igazgatóság ekkor még ellene volt a fejlesztésének. A folytonosan növekedő kihasználtság miatt ezt végül nem lehetett elodázní, így 1911-re sikerült az érdekelteknek elérniük egy minimális fejlesztést, hiszen az állomásépület elektromos világítást kapott.¹⁷⁴¹ Ezek voltak a Sopron–pozsonyi HÉV égisze alatt létrejövő fejlesztések. Trianon után az állomás a csonka vonallal együtt már a BBÖ kezében volt.¹⁷⁴² Megállapítható, hogy a vizsgált vasút Kismarton infrastrukturális fejlődésére nagy hatással volt, hiszen a HÉV is, mint szolgáltató elem jelentkezett, de ez magával hozta az omnibusz megjelenését is, nem beszélve az állomás és az ahhoz tartozó infrastruktúra újításairól.

A másik, a Sopron–pozsonyi HÉV kiépítésében érdekelt település Ruszt volt. A város azonban – ahogy azt már olvashattuk – nem tudta elérni, hogy a fővonal metssze a településüket. Ehelyett nem a városba, hanem csupán a szentmargitbányai kőfejtőig vezető szárnyvonalat „kaptak”, így onnan bérkocsikkal kellett megoldani az utasok szállítást.¹⁷⁴³ A helyzetet az sem könnyítette meg, hogy a településhez legközelebb fekvő, szentmargitbánya-rusztai állomáshoz nem írták elő egy Rusztig vezetendő hozzájáró út kiépítését, hiszen Szentmargitbánya volt a legközelebb található helység, így ezt ahhoz építették ki.¹⁷⁴⁴ Ebből kifolyólag a vasúti infrastruktúra és azok hatásai nem érték el Rusztot.

Nezsider Kismartonhoz hasonlóan a Fertővidéki és Sopron–pozsonyi HÉV megépítésével kapott vasutat. A település egyfajta csomópontként funkcionált ezután, hiszen a két vicinális itt vált ketté, Eszterháza és Vulkapordány irányába. Nezsider¹⁷⁴⁵ a település méretéből és funkciójából fakadóan egy 173,5 m²-es MÁV-HÉV I. osztályú épületípust kapott, amelyhez egy nyílt várócsarnok, állomási őrház, áru- és pályafenntartási raktár, nyílt és marharakodó, gabonaszín tartozott. Ezen belül a kivitelezőnek a felvételi épületet egy házi kúttal, egy szemétkerettel, két gazdasági udvarral és egy kenyérsütő kemencével; az őrházat két melléképülettel, két kúttal és két kenyérsütő kemencével kellett bővíteniük.¹⁷⁴⁶ A kereskedelemügyi miniszter a Fertővidéki HÉV engedélyokiratának kibocsátásakor is rendelkezett az állomás kisebb kibővítéséről. Ebben az szerepelt, hogy plusz egy árnyékszék elhelyezése szükséges az állomáson.¹⁷⁴⁷ Mivel a két HÉV megnyitása előtt korábban még nem volt a településen állomásépület, így annak kivitelezésével egy időben egy hozzájáró út kiépítése is szükségeltetett. Ennek az ott húzódó törvényhatósági útból kellett kiágaznia, és a kivitelezőknek a korábbi dűlőutat kellett kőalappal és kavicsolással átalakítaniuk.

1740 MOL, SP HÉV, Jegyzőkönyv, 1897. március 15.

1741 Hahnenkamp 1994, 117.

1742 Kubinszky 2009, 99.

1743 Rusztról. In: SN, 1905. augusztus 9., 95. szám, 4.

1744 MOL, SP HÉV, Jegyzőkönyv, 1897. március 15.

1745 Nem összekeverendő a Fertővidéki HÉV Nezsider–Alsóváros megállóhelyével!

1746 Kubinszky 2009, 281. A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasutnak és sércz–szentmargiti szárnyvonalának kiépítésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1896. december 20., 153. szám, 1367–1369.

1747 A fertővidéki helyi érdekű gőzmozdonyú vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1896. december 6., 147. szám, 1320–1322.

Ellátásáért a későbbiekben Nezsider és a vasúttársaság közösen voltak a felelősek.¹⁷⁴⁸ Ezzel ez az állomás elnyerte a formáját 1920-ig. Nezsider a két vicinálisnak köszönhetően kapott vasutat és ahhoz tartozó infrastruktúráját is.

A Fertővidéki HÉV egyik-másik csomóponti állomása már korábban is fogadott vonatokat, hiszen a Fertővidéki és Sopron–pozsonyi HÉV átadása után csomópontként funkcionáló Pándorfalu 1855-től (teljes viszonylatában 1884-től) a Budapest–Győr–Hegyeshalom–Bruck an der Leitha–Bécs vonal egyik állomása volt, ahol a kivitelezők korábban a MÁV II. osztályú fővonal felvételi épületét építették fel (LÁSD: MELLÉKLET, 19., 20. ÁBRA). Ezekre az volt jellemző, hogy kétemeletesek, amelyben központi helyet foglalt el a közúttól a pályáig futó váróterem, kvázi előcsarnokként. Ennek az egyik oldalán voltak az irodák és az emeletre vezető lépcsőház, a másikon az első és másodosztályú váróterem és egy garzonlakás.¹⁷⁴⁹ A két új HÉV megkövetelte ennek kibővítését. Ennek tükrében nem is feltétlenül az állomás utasfogadása, hanem a szerelvényjavítási, karbantartási potenciálját növelték azzal, hogy egyrészt egy 86 m²-es szénraktárt, másrészt a már meglévő mozdonyszín méretbeli bővítését, egy kéziműhelyt és egy, a munkások számára üzemelő árnyékszéket irányoztak elő.¹⁷⁵⁰ A településen új hozzájáró út kiépítése nem szükségeltetett, hiszen a két helyi érdekű vasutat megelőzően is vezetett ilyen az indóházig. Ezzel Pándorfalu a két HÉV javítóállomásaként is funkcionált, emellett a vasúti infrastruktúrájának fejlődését maga után vonó, igazi csomóponttá vált.

Eszterháza és Fertőszentmiklós bár két különálló település volt már ekkor is, egy központi állomással rendelkeztek Eszterháza-Fertőszentmiklós néven. Ez az indóház eredetileg a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. 1876-os megnyitása óta fővonalai megállóként üzemelt. Így, amikor 1897-ben a Fertővidéki HÉV-et átadták a forgalomnak, a kivitelezőknek a már meglévő épületet kellett kibővíteniük (LÁSD: MELLÉKLET, 2 I., 22. ÁBRA). A társaságnak a Magyar Nyugati Vasút alap épülettípusnak mintájára létrehozott felvételi épületet az új vicinális engedélyokiratának értelmében két földszintes szárnyal, összesen 150 m²-rel kellett növelnie, ezenfelül a kereskedelemügyi miniszter egy jókora szénraktárt, egy hídmérleget, egy fordítókorongot, két kutat és egy mozdonyszínt kúttal, kézi műhellyel és a munkások számára egy árnyékszékekkel is előírt számokra.¹⁷⁵¹ A felvételi épülettel szemben fűtőházat építettek.¹⁷⁵² E helyütt is létezett kiépített hozzájáró út, amelyről így nem kellett gondoskodnia az építetőnek.¹⁷⁵³ Ilyen újítások után a csomóponti állomás már két vonalat is ki tudott szolgálni. Az indóház azonban nem maradt meg ebben a formájában 1920-ig. Az első világháború kitörésével szinte egy időben fogalmazódott meg a GYSEV részéről egy laktanya és egy víztorony létesítésének gondolata.¹⁷⁵⁴ Majd miután az építéshez szükséges engedélyeket megkapták a kereskedelemügyi minisztertől

1748 MOL, SP HÉV, Jegyzőkönyv, 1897. április 21.

1749 Kubinszky 1989, 36–40.

1750 A fertővidéki helyi érdekű gőzmozdonyú vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1896. december 6., 147. szám, 1320–1322.

1751 A fertővidéki helyi érdekű gőzmozdonyú vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1896. december 6., 147. szám, 1320–1322.

1752 Lovas 1998, 32.

1753 SL, SVA 49. Jegyzőkönyv, 1897. február 23.

1754 SL, GYSEV VI. 435., 166. doboz. Új víztorony és laktanya.

és a részvényesektől, a vasúttársaság megbízta Stern Jenő csepregi építési vállalkozót mint főkvitelezőt a munka lefolytatására. Végül Stern a négyhetes határidő betartásával átadta az épületet.¹⁷⁵⁵ Az általam vizsgált periódusban ezek az infrastrukturális fejlesztések valósultak meg a település állomásán és annak környékén, és ez szintén elősegítette a forgalom növekedését, de nemcsak a fővonalon, hanem a Fertővidéki HÉV-en is.

Répcelakon is volt már vasút a Fertővidéki HÉV megépítése előtt, hiszen a pozsony–porpác–szombathelyi vicinális 1891 óta érintette a települést. Ebből kifolyólag Répcelak rendelkezett már állomással (MÁV-HÉV IV. osztályúval), de ezt természetesen bővíteni kellett az új helyi érdekű vasút átadásakor (LÁSD: MELLÉKLET, 30. ÁBRA). A már meglévő földszintes felvételi épületet 92 m²-rel kellett megnövelni, emellett a kivitelezőknek nyílt várócsarnokot, állomási őrházat és pályafenntartási raktárt is kellett építeniük. A kereskedelemügyi miniszter által kibocsátott engedélyokirat előírta a vízállomás modernizációját, a felvételi épület régi árnyékszékének áthelyezését és egy gazdasági udvar kialakítását is.¹⁷⁵⁶ Mivel itt is volt már korábban indóház, így a hozzájáró út kiépítése – annak megléte miatt – nem volt szükségszerű.¹⁷⁵⁷ Megállapítható, hogy az új HÉV a korábbi állomás infrastruktúrájának jelentős fejlesztését eredményezte.

Végül a fővonal vasúti kapcsolattal már a Fertővidéki HÉV megnyitása előtt is rendelkező Kiscell következik. Közlekedett vonat a településről 1872-től Veszprémén át Székesfehérvárra, és ez volt az 1871-ben megnyílt Győr–Szombathely vonal egyik állomása és a Boba–jánosháza–sümei HÉV (ezen keresztül egészen Csáktornyaig volt közvetlen közlekedés 1890-től) végpontja is. Ez nagy forgalmat jelentett a településnek, így I. osztályú épülettípust kapott (LÁSD: MELLÉKLET, 24–30. ÁBRA), amelyhez vízállomás, fűtőház és külön resti is tartozott. A Magyar Nyugati Vasút üzletvezetőségének is ez lett a központja, és ez tovább növelte a csomópont súlyát.¹⁷⁵⁸ A Fertővidéki HÉV-nek az ide telepített vonalfenntartási szervezetét ellátó osztálymérnökség csak emelte ennek kihasználtságát, tehát további bővítések szükségeltettek. Az új vicinális engedélyokirata előírta, hogy a meglévő felvételi épületet 69 m²-es, emeletes egységgel bővíteni kell, továbbá egy 86,6 m²-es szénraktárt, egy fordítókorongot, egy mozdonyszint és egy ahhoz vezető vízvezeték is ki kell építeni.¹⁷⁵⁹ A megnövekedett forgalom indokoltá tette a fűtőház bővítését is.¹⁷⁶⁰ Vasútállomás létezett már e településen is a tárgyalt HÉV kiépítése előtt, így az új vasúttársaságnak nem kellett a hozzájáró utat kiépítenie.¹⁷⁶¹ Kiscell 1904-ben egyesült Nemesdömölkkel és Pórdömölkkel, és a Celldömölk nevet kapta. 1909-ben viszont már villanyvilágítást és új biztosítóberendezést is telepítettek a pályaudvarra, amik egyértelműen a modernizáció jelei. Majd 1912-ben elkezdték építeni az itt található igazgatóság ellátóbázisaként funkcionáló osztószertart is. Ugyancsak ebben az évben láttak

1755 SL, GYSEV VI., 435. Neuberger Ernő és Stern Jenő szerződése. 1914. július 14.

1756 SL, GYSEV, VI. 435., 170. doboz. Gazdasági udvar. Répcelak. A fertővidéki helyi érdekű gőzmozdonyú vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1896. december 6., 147. szám, 1320–322.

1757 SL, SVA 49. Jegyzőkönyv, 1897. február 23.

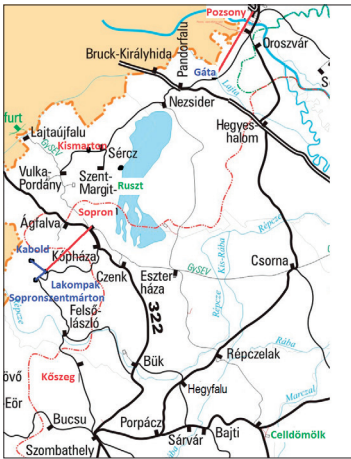
1758 Vass József: Celldömölk vasúti csomópont 100 éves története. (kézirat) Celldömölk, 1971 (a továbbiakban: Vass 1971), 29.

1759 Lovas 1998, 32., a fertővidéki helyi érdekű gőzmozdonyú vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. In: VKK, 1896. december 6., 147. szám, 1320–1322.

1760 Vass 1971, 29.

1761 SL, SVA 49. Jegyzőkönyv, 1897. február 23.

hozzá az ekkortájt inkább átbocsató tároló állomásként funkcionáló rendező pályaudvar és egy ahhoz tartozó kocsimosó, fertőtlenítő egység megépítéséhez is.¹⁷⁶² Az általam vizsgált, 1920-ig tartó periódusban további átépítésekre, bővítésekre nem került sor. Mindezekből megállapítható, hogy a vasút és a Fertővidéki HÉV megjelenése komoly infrastrukturális fejlesztéseket eredményezett a településen, és ez nagy forgalmú csomóponttá tette.



Érdeemes megvizsgálni a távbeszélő-hálózat fejlődését a településeken [LÁSD: TÉRKÉP (SAJÁT KÉSZÍTÉS)], hiszen a legtöbb esetben ez is összefüggésbe hozható a vasút kiépítésével. Magyarországon 1881-ben nyílt meg az első távbeszélőközpont Budapesten, 1890-től a fővárosnak már nemzetközi összeköttetése is volt Béccsel. Ezt követően az új találmány lassan a vidéki városokban is megjelent.¹⁷⁶³ Ha vetünk a térképre¹⁷⁶⁴ egy pillantást, akkor látható, hogy üzemelt már távbeszélő a Sopron–pozsonyi és a Fertővidéki HÉV üzembe helyezése előtt Pozsonyban, Sopronban és Kismartonban is. Az első városban nemzetközi (Bécs felé), városközi és helyközi, Sopronban és Kismartonban helyközi beszélgetéseket lehetett lebonyolítani már 1893-ban. Pozsonyban és Sopronban állami, míg Kismartonban magán városi közhasználatú távbeszélő üzemelt.¹⁷⁶⁵ Később továbbfejlesztették a hálózatot, és Sopronból a HÉV-ek átadása előtt lehetett nemzetközi és városközi hívásokat is kezdeményezni.¹⁷⁶⁶ Majd miután 1897-ben a két vicinális vaspályája kiépült, a távbeszélő-hálózat is tovább terjeszkedett lassan ennek mentén, és az érintett városokban fokozatosan bővült.¹⁷⁶⁷ Először Kismartonból lehetett nemzetközi és városközi, aztán Celldömölkéről városközi beszélgetéseket lefolytatni, majd 1907-től Pozsony és Gáta között jött létre telefon-összeköttetés.¹⁷⁶⁸ Rusztról 1911-től már irányult hívás Stájerországba is, amelyből az itteni központ kiépítésére lehet következtetni. A Sopron–kőszegi HÉV vonatkozásában megemlíthető, hogy Kőszeget 1902-ben vonták be a helyközi távbeszélő-forgalomba, törvényhatósági távbeszélőközpontként.¹⁷⁶⁹ Sopron és Lakompak között 1903-ban épült ki a rendszer, és ebbe becsatolták központként Kaboldot és Sopronszentmártont is.¹⁷⁷⁰ Ha mindezt megvizsgáljuk, akkor arra lehet következtetni, hogy Pozsony és Sopron esetében a regionális központi szerepükkel és a korábban már kiépült, e városokat érintő vasúti fővonalakkal magyarázható az ellátottság,

1762 Vass 1971, 35–36.

1763 Buzás Ottó–Bitter Ferenc: Telefonkultúra. Telefonálóknak és szakembereknek. Bp., Presscom Kiadó, 1997, 21–23.

1764 A térképen a pirossal jelölt települések esetében volt már távbeszélő a vizsgált vicinálisok előtt. A zölddel jelölteknek a távbeszélő a vasút kiépítése után jelent meg. Rusztnál nincs arról információ, pontosan milyen – feltételezhetően kismartoni – helyközi viszonylatban, míg Celldömölkönél Pápa és Veszprém felé épült ki. A kékkel jelölt településeknél egyértelműen ismert, milyen viszonylatban jött létre az összeköttetés. (Saját készítés.)

1765 Magyar Statisztikai Évkönyv. Új folyam., II. 1894. Bp., Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal, 1895, 240–241.

1766 Magyar Statisztikai Évkönyv. Új folyam. V., 1897. Bp., Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal, 1898, 266–267.

1767 Thirring 1912, 380.

1768 A M. Kir. kormány 1905. évi működéséről és az ország közállapotáról szóló évi jelentés és statisztikai évkönyv. Bp., Athenaeum, 1906, 48., Magyar Statisztikai Évkönyv. Új folyam. X., 1903. Bp., Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal, 1903, 283., a M. Kir. kormány 1907. évi működéséről és az ország közállapotáról szóló évi jelentés és statisztikai évkönyv. Bp., Athenaeum, 1908, 63.

1769 A M. Kir. kormány 1911. évi működéséről és az ország közállapotáról szóló évi jelentés és statisztikai évkönyv. Bp., Athenaeum, 1912, 62. A M. Kir. kormány 1902. évi működéséről és az ország közállapotáról szóló évi jelentés és statisztikai évkönyv. Bp., Athenaeum, 1903, 56.

1770 A M. Kir. kormány 1903. évi működéséről és az ország közállapotáról szóló évi jelentés és statisztikai évkönyv. Bp., Athenaeum, 1904, 55.

míg Kismartonban az Esterházy család jelenléte indokolta ezt, akiknek itt volt az egyik központjuk. A később bevont településeket megvizsgálva, Rusztnál a városi, Celldömöknél a vasúti csomóponti szerepkörrel magyarázható ez, míg Gátán Batthyány József gróf székhelye volt. A Sopron–kőszegi HÉV esetében Kőszegen a városi szerepkör és a szombathelyi vicinális eredményezte a kiépülést, míg a gőzfűrészüzemmel bíró Lakompak, illetve Kabold és Sopronszentmárton az Esterházy Hitbizomány része volt, így gazdasági okokból kaptak telefont. Az Esterházyak jelentős termelést lebonyolító területét is szükséges volt bevonni a telefonos rendszerbe e vicinális folytonosan elodázott kiépítése előtt, de ezt nem sokkal később a vaspálya lefektetése is követte.

Mindent összegezve az a következtetés vonható le, hogy mindhárom vasút jelentős infrastrukturális fejlesztéseket generált a vizsgált településeken, Ruszt kivételével. A HÉV-ek megépítése a korábban már vasúttal rendelkező városokban és falvakban az állomások kibővítését, kapacitásának növekedését idézte elő. A vaspálya által korábban nem érintett települések ezekkel kaptak állomásépületet a helység nagyságához és potenciáljához arányos mértékben, és ez együtt járt egyéb infrastrukturális fejlesztéssel is, így például a hozzájáró utak kiépítésével. Ezeket, az általában a városok vagy falvak szélén elhelyezkedő vasútállomásokat, hozzákapcsolták az adott településhez, és nem mellékesen a közúti közlekedést összekötötték a vasúttal. Megállapítható, hogy a fővonal mellett elhelyezkedő települések már rendelkeztek a HÉV-ek kiépítése előtt burkolt hozzájáró úttal. Kőszeg, ahol bár volt – de „csak” helyi érdekű – vasút, az új vicinálissal kapott hasonló minőségű utat. Emellett Sopronban és Pozsonyban az utasok (bel)városba való eljutását segítő villamos, omnibusz és bérkocsi, Kőszegen és Kismartonban omnibusz, ez utóbbiban és Ruszton bérkocsi is kapcsolódott a vasúthoz. Mindezek tehát azt bizonyítják, hogy a vasútnak, és így a vizsgált HÉV-eknek is komoly infrastrukturális fejlesztést, modernizációt előidéző hatásuk volt még akkor is, ha korábban már rendelkezett egy település vasúti összekötéssel.

7. Konklúzió

Az északnyugat-dunántúli térség határán már korán, 1847-ben adtak át vasutat a forgalomnak, Pozsony és Marchegg között. Megépítésének a fő mozgatórugója, hogy a terület nagybirtokosai fokozni kívánták a nyugat felé irányuló kereskedelmet. Ez is jelezte, hogy a később Budapest centrummal kiépülő hazai vasúthálózaton belül az északnyugat-dunántúli régió egyáltalán nem minősült periférikusnak, és ezt a fejlettebb, nyugathoz való közelségének és főként a virágzó mezőgazdaságának köszönhette. Az általam vizsgált területen (Sopron, Moson, Vas vármegyék, Pozsony városa) magas fokú mezőgazdasági kultúra alakult ki, és már a vasutat megelőző periódusban is biztos piacot jelentett számára Ausztria. A kötöttpályás közlekedési eszköz itteni megjelenése kaput nyitott a kapitalista fejlődésnek, és az addig főként agrárkarakterrel rendelkező terület hamar az iparosodás és a modernizáció útjára lépett, de 1920-ig továbbra is a mezőgazdaság élvezett prioritást. A terület gazdaságban és közlekedésben betöltött fontos szerepét az is tükrözte, hogy hazai viszonylatban 1920-ra az egyik legsűrűbb vasúttelátottsággal rendelkezett. Ez és a későbbi kutatások is egyértelműen bizonyítják, hogy Magyarország egyik legfejlettebb régiója Északnyugat-Dunántúl. A Budapesthez képest periférikus térség kedvező, Nyugat-Európához és a Monarchia fővárosához, Bécshez közeli fekvésének és tranzitszerepének köszönhetően vasútfejlesztési szempontból kiemelt fontosságúnak nevezhető.

A vizsgált térségben és hazánkban 1880-ra nagyjából kiépült a fővonalak – így a GYSEV – hálózata, és ezzel gyakorlatilag egy időpontban megjelent egy, a fejlesztésben új perspektívát jelentő kategória, a helyiérdekű, vagy – ahogy akkoriban hívták – „olcsó” vasút. A vicinálisok egy adott régió szállítási és közgazdasági igényeinek kielégítése céljából jöttek létre, és a Budapest központú magyar vasúthálózat fővonalainak vertikális kiegészítéseivé váltak. Az akkortájt használt nevükből adódóan kivitelezésük kisebb anyagi ráfordítást igényelt, de ez nem jelentette azt, hogy az építetők ennek a pénzügyi háttérét könnyedén megteremtették. Ahhoz viszont, hogy egy terület lépést tudjon tartani a fejlődéssel, elengedhetetlen volt ott is a vaspálya kiépítése, amely természetesen nem érinthetett minden települést, de optimális vonalvezetéssel sokan hajthattak hasznot belőle. Nem véletlen, hogy a vicinálisok megépítését komoly vonalvezetéssel összefüggő viták és érdekharcok előzték meg. Ez a három, általam választott vonal esetében is tetten érhető. Rendkívül nagy volt a tétje annak, merre is menjen a vaspálya, hiszen az a későbbiekben a helyi gazdaságra és társadalomra is óriási hatást gyakorolhatott. Ennek tudható be az is, hogy sok esetben hosszú ideig húzódott a megállapodás a végleges irány kijelölését illetően. Ezt párszor az sem segítette, hogy egy előmunkálati engedéllyel rendelkező személy nem tudta megteremteni az építkezés kellő pénzügyi háttérét, így elbukott a dolog. Mindezek persze összefüggésben vannak egymással, hiszen ha a létrehozandó vonalat az adott térségben az egyes települések, vármegyék, nagybirtokosok, üzemtulajdonosok, magánszemélyek és az ott lakók széles körben támogatták, akkor annak az iránynak egyértelműen volt legitimitása, és a pénz is hamarabb összegyűlt rá. A mérleg nyelvét

általában az jelentette, hogy mely települések, vármegyék és tőkések mögött volt nagyobb tábor, akiknek egyértelműen az volt az érdekük, hogy metssze a területüket a vasút. Így jöttek létre – a HÉV-eket szemlélve – az igencsak kacsaringós vonalak.

Az északnyugat-dunántúli térség három helyiérdekű vasútjának építései nem tértek el a korabeli hazai viszonyoktól. Mindegyik magánkezdeménnyel valósult meg, ahol egy-két befolyásos személy (a sopron–pozsonyinál Haller József és Laschober Mátyás, a fertővidékinél Radó Kálmán, a sopron–kőszeginél Stein Miklós) vitte véghez tervét hosszú alkudozások és erőfeszítések nyomán. Ez nem jelenti azt, hogy a vonalak kiépítése csak nekik volt érdekük. Mindhárom vicinálisnál több „szintről érkeztek” a támogatók. A törzsrészvényjegyzésnél megtaláljuk – az anyagi potenciáljukhoz vagy érdekükhöz mérten eltérő nagyságú összeggel – az érintett településeket, vármegyéket, egy-két érdekelt nagybirtokost és gyártulajdonost és nem szabad elfeledkezni az államtól kapott támogatásról sem. Ezekből állt össze a tényleges építési tőke 35%-a, amely az építési engedély kibocsátásához volt szükséges. A fennmaradó 65%-os összeget elsőbbségi részvény formában a bankoktól kapott kölcsönök képezték, és ennek függvényében nem volt mindegy, hogy ki mögött, milyen tőkescsoport áll. Az általam választott, három helyiérdekű vasút is jól példázza ezt a jelenséget, hiszen csak akkor sikerült tető alá hozni a megépítésüket, amikor a hátuk mögött tényleges tőkével rendelkező személyek álltak az ügy mellé. Haller József és Laschober Mátyás a kivitelezőkön keresztül a Pesti Hazai Első Takarékpénztártól, Radó Kálmán a „saját” Budapesti Bankkegyesületétől, míg Stein Miklós a bázeli Bank für Transportwerkétől kapta meg a tényleges építési tőke 65%-át jelentő pénzüsszeget.

A helyiérdekű vasutak, bár nevükben a lokális igények kielégítésére utalnak, jobban megvizsgálva a kivitelezésükért és a működtetésükért felelős apparátust, már más képet mutatnak. A vasútépítést budapesti tapasztalt, több hazai vonal kivitelezését is lefolytató vállalkozók, mint Gfrerer Miklós, Schoch Frigyes, Grossmann Vilmos, Pollacsek Mihály, illetve maga Stein Miklós irányították. Az építkezés a vállalkozók számára óriási nyereséggel kecsegtetett. A helyi társadalom azonban ebből vajmi keveset profitált, hiszen a lakosság csak kis számban, főként kisegítőként, alacsonyabb bérekért vett részt az építkezésben, és e bérfeszültségből összetűzés is kialakult a Fertővidéki HÉV építésénél. A kivitelezők leginkább a „bejártott”, általában alföldi kubikosaikkal végeztették a munkát, de a kőszegi HÉV építésénél arra is volt példa, hogy külföldi szakemberekkel dolgoztattak.

A vicinálisok működtetéséért felelős igazgatóságok összetétele heterogén képet mutat. Az elnök vagy az építési engedéllyel rendelkező személy (a pozsonyi HÉV-nél Radó Kálmán) vagy a terület legfőbb nagybirtokosa (a Fertővidéki és a kőszegi HÉV-nél Esterházy Miklós). Rajtuk kívül az érintett törvényhatóságok képviselői, az adminisztrációt lefolytató – helyi vagy budapesti – ügyvédek, a kivitelezők, a helyi gyárosok, üzemtulajdonosok, vagy csak több igazgatóságban is működő politikusok, vasúti szakemberek, fővárosi vállalkozók találhatók. Ebből valószínűsíthető, hogy a szálakat mindhárom HÉV esetében a helyi mellett országos érdekek is mozgatták.

A vicinálisok funkcióinak vizsgálata alkalmával arra is fény derült, hogy a természetföldrajzi táj és a vonalvezetés mennyire komolyan befolyásoló tényező. Alapvetően mindhárom vasút megépítésében a későbbi ipari és a kereskedelmi funkciók játszották a főszerepet. A Fertővidékinél főként, de a Sopron–pozsonyi HÉV-nél is ez lesz a meghatározó, míg a kőszegi vicinális turisztikai jelentősége is jócskán kidomborodott az átszelt kultúrtájnak köszönhetően. E régió már az első világháború alatt is stratégiaileg fontos terület volt, így nem meglepő, hogy a fertővidéki és a kőszegi vasutak is bekapcsolódtak a hadiszállításba.

A HÉV-ek hatással voltak a területi és demográfiai tényezők változásaira is. A térség nagybirtokosai, gyártulajdonosai és vállalkozói sokat tettek azért, hogy ne kerülje el érdekeltségi területüket a vonal, hiszen ezen keresztül új piacok nyílhattak meg előttük. A pozsonyi vasútnál a legtarkább a kép ilyen tekintetben, mivel jócskán találunk a részvényjegyzők között pozsonyi gyárosokat, vállalkozókat, de mezőgazdaságból élőket is. A Fertővidéki és a kőszegi HÉV-nél a helyi fő nagybirtokos, Esterházy Miklós alá tartozó, általában a mezőgazdasághoz köthető termelőegységek vasúthoz való jutása élvezett prioritást. Mindannyian új gazdasági lehetőségeket láttak a kiépülő vasútban.

A 11 kiemelt település demográfiai viszonyainak vizsgálatakor az is kiderül, nem mindig jótékony hatású a vasút megjelenése, vagy éppen milyen „káros” egy városnak, falunak, ha elkerüli a vaspálya. Kőszegen, Kiscellben (Celldömölkön), Fertőszentmiklóson, Pándorfaluban, Kismartonban kimutatható a vasút megjelenése és a lakosságszám növekedése közötti összefüggés. Sopronban, Pozsonyban és Eszterházában bár nőtt a lakosság száma, azt közvetlen módon nem lehet a vicinálisok kiépítésével magyarázni. Répcelakon, Ruszton és Nezsiderben éppen ellentétes folyamat játszódott le, az ott élők száma csökkenő tendenciát mutatott a vonalak átadása után, ami az elszívóhatással indokolható. Bár minden általam választott település vasúti csomópontként funkcionált, nem mindegyik tudott profitálni ebből. Celldömölköt például kimozdította korábbi pozíciójából és járási székhellyé tette. Eszterháza kiemelkedett a környezetéből és új funkciókat szerzett, Pándorfalu és Répcelak is jelentős központtá váltak, és esetükben felmerült a járási centrumok ide való helyezése is. Sopronnál és Pozsonynál e vicinálisok – a fővonalaik fontossága miatt – nem eredményeztek különösebb változást. Kőszeg veszített korábbi pozíciójából és ezt az újabb vasút sem tudta megállítani. Kismarton és Ruszt gazdasági és funkcionális tévesztésen ment keresztül. Korábbi, határ menti begyűjtő szerepüket éppen a vasút és a távolsági kereskedelem fellendülése miatt veszítették el. Nezsider esetében a csomóponti helyzete nem bizonyult meghatározó tényezőnek, részleges funkcióval bíró kisváros maradt.

Az érintett településeken a pálya megépítésével az infrastruktúra is modernizálódott. Az új helyi érdekű vasutak megjelenése a városok és a falvak fejlődésére jótékony hatással volt e téren, hiszen vagy bővítették, modernizálták a korábbi állomásokat vagy újakat építettek. A városokban az is előfordult, hogy a két infrastruktúra összekapcsolódott. A villamoshálózat, illetve az omnibusz és a bérkocsis közlekedés egyik (vég)állomásaként funkcionált a városi pályaudvar, ahonnan utasokat szállítottak a belvárosba, mivel ezek a település peremterületén helyezkedtek el. Ezzel kijelenthető, hogy a vasút

átalakította a táj és a települések korábbi képét. Az épületek és az azokon keresztül elérhető új szolgáltatások civilizációs mintát is sugároztak a települések felé, ráadásul a társadalmi kapcsolattartást is megkönnyítették.

Mindezekből látható, hogy e HÉV-ek az északnyugat-dunántúli térség gazdaságának dinamizálását még jobban elősegítették azzal, hogy korábban elszigetelt területeket kapcsoltak be a vasúti vérkeringésbe, és ez újabb piacokat teremtett az itteni termelőknek. Nem mellékesen hozzájárultak a vizsgált régió területi átrendeződéséhez, térszerkezeti változásaihoz és az egyes települések infrastruktúrájának fejlődéséhez is.

A könyvben céлом volt a vizsgált HÉV-ek gazdasági, társadalmi és mentalitásbeli változásokra gyakorolt hatásait is bemutatni. E két utóbbiról elmondható, hogy a változás az északnyugat-dunántúli térség vasút által korábban nem érintett területein volt a legszembetűnőbb. E kezdeményezés szinte az egész társadalmat megmozgatta, hiszen mindenkinek érdeke, hogy a vaspálya hozzá legközelebb kerüljön. A vasút építése az első, a helyi társadalmat közvetve vagy közvetlenül is érintő tőkeerős vállalkozás. A településre érkező mérnökök, kivitelezők, politikusok és munkások megváltoztatták az ott lakók mindennapi életét. Egy közigazgatási bejárás – ahol eldőlt általában a végleges vonalvezetés – vagy magának, a vicinálisnak az ünnepélyes keretek között történő megnyitása nagy társadalmi eseménynek számított az érintett települések lakosságának részvételével. A vasút átadása után az állomás fontos közösségi és elosztótérre vált, ahol az utazni vágyó emberek számos új dologgal találkozhattak. Eleve megváltoztak az utazási szokások, mivel az utasok elkezdtek áttérni a fogatolt járművekről a teljesen új utazási élményt nyújtó vasútra. Az új eszköz lerövidítette az egy nap alatt megtehető út hosszát, ezzel az utazók komfortérzete is nőtt. Baross Gábor zónatarifája következtében rengetegen ültek vonatra. Ennek is köszönhető, hogy az általam vizsgált HÉV-ek közül mindegyik a személyszállítás specializált funkcióival is bírt, a turisztikaival, munkába, vásárba, színházba járással. Az érintettek mindennapjai és az életminőségük is megváltozott ezen keresztül, mivel elkezdtek a menetrendekhez alkalmazkodni, ha vasúttal utaztak valamilyen eseményre, vagy éppen a munkahelyre. Ebből következik, hogy az emberek időérzékelése is átalakult, és ez a HÉV-ek mentalitásbeli változásokat generáló hatását is bizonyítja.

Az északnyugat-dunántúli térség történetében is fordulópontot jelentett Trianon. A békeszerződés ratifikálása után nemcsak az országnak, hanem e régiónak is átformálódott a területe, Burgenland Ausztriához került. Ezzel a vasúthálózat egy részét is elveszítettük. A Sopron–pozsonyi HÉV jogilag teljesen megszűnt, vonalát feldarabolták, így ennek a története itt véget ért. A Fertővidéki és a Sopron–kőszegi HÉV-eknek egy bizonyos szakasza átkerült a nyugati szomszédhoz, de hosszas tárgyalások után sikerült rendezni a forgalmi viszonyokat, így tulajdonképpen mindegyik vonal ideig-óráig tovább funkcionált.

Mindebből látható, hogy milyen fontos – tulajdonképpen elengedhetetlen – tényező a vasút az északnyugat-dunántúli térség fejlődésében 1920-ig, de nemcsak a gazdasági, hanem a társadalmi és a mentalitásra gyakorolt hatása miatt is. A vasút forradalmi szerepe e területen is elvitatathatlan.

8. Melléklet



1. ábra: Magyarország vasúthálózata közvetlenül Trianon után.

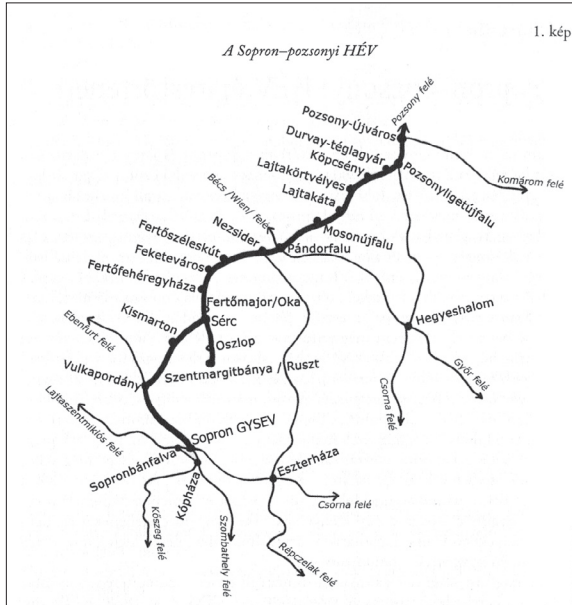
Forrás: <http://ballal.gofree.hu/G/images/192201v1.jpg>, 2014. 05. 31., 8:54.

év	utasszám
1897	11532
1898	229294
1899	281353
1900	297895
1901	312150
1902	315152
1903	305506
1904	283162
1905	289287
1906	284054
1907	313296
1908	350415
1909	379287
1910	374129
1911	407998
1912	446027
1913	448463
1914	488821
1915	548005

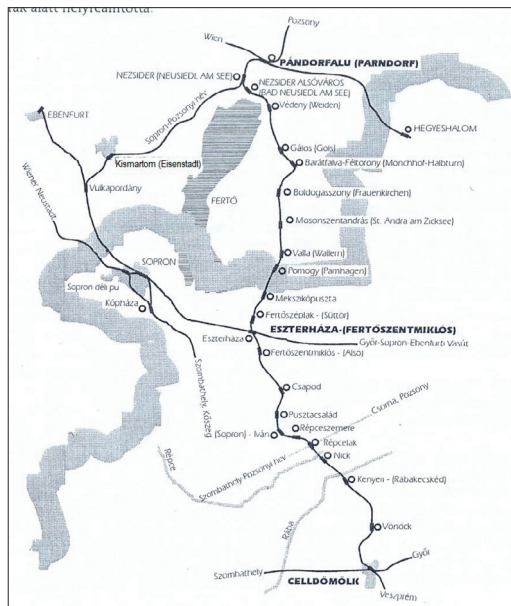
2. ábra: A Sopron–pozsonyi HÉV utasszáma.

év	tonna
1897	1543
1898	87584
1899	196665
1900	104324
1901	87747
1902	77884
1903	101221
1904	107165
1905	107064
1906	119418
1907	123803
1908	131270
1909	133050
1910	122740
1911	156398
1912	177008
1913	174008
1914	121961
1915	166621

3. ábra: A Sopron–pozsonyi HÉV-en szállított teher.



4. ábra: A Sopron–pozsonyi HÉV végleges vonala a csatlakozásokkal.
In: Horváth 2013, 44.



5. ábra: A Fertővidéki HÉV vonala. In: Lovas 1998, 36.

év	utasszám
1897	5678
1898	159326
1899	173881
1900	165927
1901	161759
1902	170331
1903	189660
1904	215670
1905	225076
1906	231946
1907	231946
1908	230218
1909	253117
1910	261587
1911	260387
1912	267135
1913	273038
1914	301547
1915	352774

év	tonna
1897	1954
1898	70287
1899	95067
1900	92448
1901	92469
1902	98683
1903	116270
1904	98236
1905	115288
1906	121679
1907	121002
1908	103857
1909	113052
1910	130058
1911	154157
1912	221898
1913	283340
1914	183422
1915	160737

6. ábra: A Fertővidéki HÉV utasszáma.

7. ábra: A Fertővidéki HÉV-en szállított teher.



8. ábra: A Sopron-közszegi HÉV vonala.

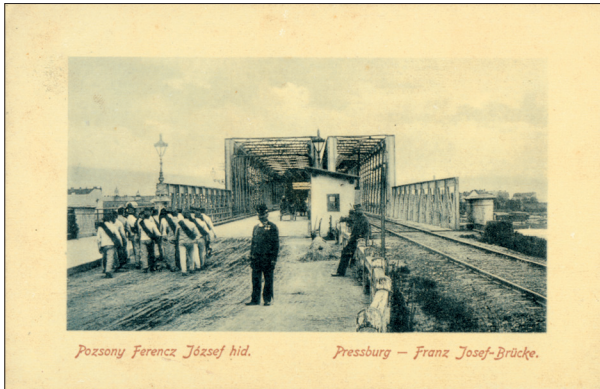
Forrás: Jéger Gábor készítette.

év	utasszám
1908	33854
1909	265524
1910	274793
1911	295396
1912	341219
1913	379633
1914	366381
1915	367428

év	tonna
1908	6412
1909	36614
1910	51406
1911	55902
1912	61642
1913	75987
1914	58825
1915	75094

9. ábra: A Sopron–kőszegi HÉV utasszáma.

10. ábra: A Sopron–kőszegi HÉV-en szállított teher.



11. ábra: A pozsonyi Ferenc József hid.

Forrás: Kalocsai Péter–Molnár József: „Balra tartás, jobbra előzz!” Magyarország városi közlekedése régi képeslapokon. Szombathely, B. K. L. K., 2001, 18.



12. ábra: Pozsony–Újváros pályaudvara az előtte megálló villamossal.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



13. ábra: Pozsony-Újváros pályaudvara a vágányok felőli részről 1906–1910 körül.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



14. ábra: Sopron Déli pályaudvara.
Forrás: Kisfalvi Zoltán gyűjtése.



15. ábra: A soproni GYSEV-pályaudvar.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



16. ábra: A soproni GYSEV-pályaudvar az előtte közlekedő villamossal.
 Forrás: Kalocsai Péter gyűjtése.



17. ábra: A kőszegi pályaudvar 1910 körül.
 Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



18. ábra: A kismartoni vasútállomás egy korabeli képeslapon.
 Forrás: <http://www.vasutallomasok.hu/index.php?o=showlanc&l=5712&f=1951>
 (letöltési idő: 2018. 02. 04., 8:48).



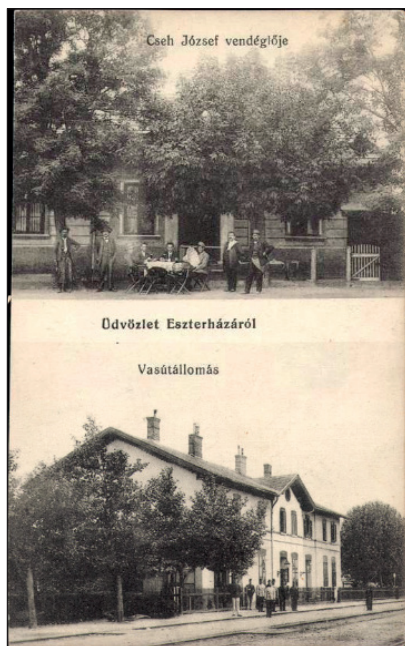
19. ábra: A pándorfalui vasútállomás 1912–1915 körül.
 Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



20. ábra: Pándorfalu mozaikos képeslapon az állomással.
 Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



21. ábra: Az eszterháza-fertőszentmiklósi állomás 1900 körül.
 Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



22. ábra: Eszterháza-Fertőszentmiklós állomása egy korabeli mozaikos képeslapon.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



23. ábra: A répcelaki vasútállomás egy korabeli képeslapon 1906–1908 körül.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



24. ábra: A czellőmölki (kiscelli) vasútállomás 1905 körül.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



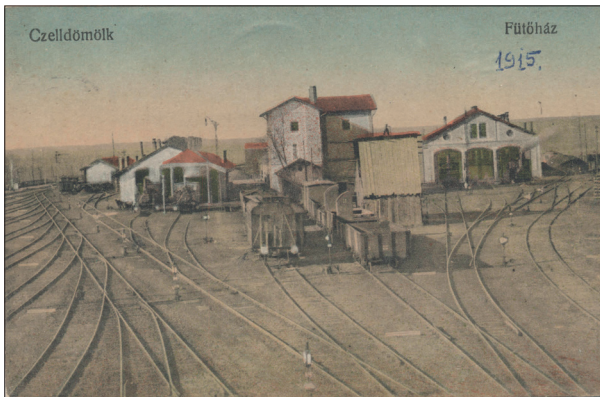
25. ábra: A czellőmölki vasútállomás az 1910-es években.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



26. ábra: Egy szerelvény Czellőmölki állomáson az 1910-es évek környékén.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



27. ábra: Celledömök pályaudvara a vágányok felől 1918-ban.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



28. ábra: Celledömök állomás fűtőháza 1915-ben.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



29. ábra: Celledömök állomás a vágányok felől 1918 környékén.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



30. ábra: A Ság hegy a celdömölki állomás felől.
 Forrás: Bognár Béla gyűjtése.

A sopron-pozsonyi helyi érdekű vasút									
MENETRENDJE									
érvényes a megnyitás napjától.									
POZSONY-UJVÁROS - SOPRON.									
4									
4414	4416					4411	4415		
1 111	1 111					1 111	1 111		
12 37	4 49	ind.	Pozsony-Ujváros (2,3)	érk.	6 14	3 50			
12 38	4 49	ind.	Ligetfalu (3)	érk.	6 14	3 54			
12 38	4 49		Darvas		6 17	3 58			
1 37	5 31		Köpcsény		6 17	3 58			
1 39	5 31		Körtvélyes		6 16	3 56			
1 38	5 31		Gáta		7 45	2 36			
2 30	5 31		Mosony-Ujfalu		7 38	2 31			
4 36	6 22	érk.	Pándorf (1)	ind.	7 38	2 31			
4 31	6 22	érk.	Győr	ind.	8 22	3 21			
4 31	6 22	érk.	Budapest	ind.	8 22	3 21			
4 31	6 22	érk.	Bécs-Szt. E. G.	ind.	8 22	3 21			
4 31	6 22	érk.	Bécs-Szt. E. G.	ind.	8 22	3 21			
2 36	6 22	érk.	Pándorf (1)	ind.	7 37	2 30			
3 34	7 20	érk.	Nezsider	ind.	6 16	3 54			
3 35	7 20	érk.	Széleskút	ind.	6 17	3 59			
3 32	7 21	érk.	Feketeváros	ind.	6 12	3 54			
3 36	7 21	érk.	Ferő-Fehérgyháza	ind.	6 18	3 59			
3 38	8 10	érk.	Fertőmájor	ind.	6 10	3 50			
4 37	8 10	érk.	Sércz (5)	ind.	5 11	12 11			
4 38	8 21	érk.	Szt.-Margit-Ruszt (5)	ind.	5 11	12 11			
4 38	8 21	érk.	Sércz (5)	ind.	5 10	12 08			
4 44	8 26	érk.	Kis-Marton	ind.	5 10	12 08			
5 33	9 21	érk.	Vulka-Pordány	ind.	5 10	12 07			
5 38	9 21	érk.	Darufalu	ind.	4 50	11 58			
×/5 30	×/9 21	érk.	Körtés	ind.	×/4 52	×/11 58			
×/5 30	×/9 21	érk.	Sopron vendéglő	ind.	×/4 52	×/11 58			
6 40	10 21	érk.	Győr	ind.	4 52	11 58			
104									
SÉRCZ SZENT-MARGIT-RUSZT.									
5									
4914	4916					4911	4915		
1 111	1 111					1 111	1 111		
59 12 31	4 38	érk.	Sércz (4)	ind.	5 21	6 12 31	4 38		
59 1 33	4 38	érk.	Oszlop	ind.	5 21	6 12 31	4 38		
59 1 33	4 38	érk.	Szt.-Margit-Ruszt	ind.	5 21	6 12 31	4 38		

31. ábra: A Sopron-pozsonyi HÉV első menetrendje. In: Mml, AI 366.

Kis-Czell - Pándorf				Pándorf - Kis-Czell			
Sz. v.	V. v.			Sz. v.	V. v.		
Prz.	Gz.			Prz.	Gz.		
102	114			103	111		
9 21	8 50	indul	Budapest	érk.	2 0 5	7 53	
9 22	13 00	indul	Szombathely	érk.	3 0 4	10 23	
—	9 29	érk.	Székes-Fehérvár	érk.	5 5 3	8 52	
5 20	2 2 5	indul	Kis-Czell	érk.	9 4 0	8 57	
5 52	2 4 3		Vöndöcz		9 2 0	8 55	
5 51	3 5 1		Kenyeri		9 0 7	7 45	
6 06	3 8 1		Nirák		8 5 4	7 21	
6 11	3 3 8	érk.	Répezelak	indul	8 1 8	7 18	
4 23	—	indul	Csorna	érk.	—	—	
7 37	5 4 6	érk.	Szomszathely	indul	7 4 3	6 0 7	
4 40	12 2 0	indul	Szomszathely	érk.	10 3 7	9 0 0	
7 52	—	érk.	Szomszathely	indul	4 4 0	—	
6 19	3 4 8	indul	Répezelak	érk.	8 2 9	7 0 1	
6 50	4 0 5		Répeze-Szomere r. á.		8 2 0	6 5 3	
6 50	4 2 3		Sopron-Iván		8 1 1	6 5 0	
6 50	4 3 6		Pusztai-Galah r. m. h.		8 0 0	6 4 0	
6 51	4 4 6		Csopod		7 5 3	6 4 0	
7 19	5 1 4	érk.	Eszterháza-Fertő-Szt. Miklós	indul	7 3 0	5 1 0	
8 38	6 1 7	érk.	Sopron	indul	6 3 0	4 2 0	
6 50	4 2 0	indul	Sopron	érk.	8 3 8	6 1 5	
9 50	9 2 4	érk.	Győr	érk.	9 5 0	9 1 1	
—	—	indul	Győr	indul	—	—	
7 55	5 4 5	indul	Eszterháza-Fertő-Szt. Miklós	érk.	7 2 1	5 2 8	
7 15	5 5 6		Sarród, m. h.		7 1 2	5 1 8	
7 5 6	6 1 1		Mexikói, r. m. h.		7 0 1	5 0 6	
8 0 4	6 2 2		Pomogy		6 5 3	4 5 3	
8 13	6 3 5		Valla r. á.		6 4 4	4 4 1	
8 5 5	7 0 1		Moson-Szt. András		6 3 2	4 3 4	
8 5 7	7 2 2		Boldogasszony		6 1 3	4 5 8	
8 4 8	7 4 4		Barátság-Feltony		6 0 0	3 5 8	
9 0 2	7 2 2		Gálos		5 5 1	3 3 0	
9 1 3	8 1 2		Védeny m. h.		5 2 5	3 1 8	
9 1 9	8 1 0		Nezsider-Alsóváros		5 2 2	3 1 6	
9 2 8	8 2 2	érk.	Nezsider	indul	5 2 2	2 5 8	
5 0 4	—	érk.	Vulka-Pordány	indul	—	11 1 5	
4 4 3	—	érk.	Kismarton	indul	—	12 0 8	
9 5 9	8 3 7	indul	Nezsider	érk.	5 2 2	2 5 2	
9 1 3	8 1 8	érk.	Pándorf	indul	5 2 2	2 5 0	
4 4 3	—		Pozsony		8 2 5	12 3 5	
10 5 0	10 3		Magyar-Óvár		3 1 7	12 0 6	
11 0 3	1 5 5		Győr		2 5 2	11 1 7	
1 1 5	6 4 0		Budapest		10 1 5	6 1 8	
1 5 0	6 2 0	érk.	Bécs-Szt.-E.-G.	indul	—	12 0 0	

32. ábra: A Fertővidéki HÉV első menetrendje. In: Lovas 1978, 67.

Eisenbahnverkehr.			
Sopron-Köfegyer Vignalfah.			
	früh	mittags	abends
Abfahrt von Sopron	4:16	10:10	6:40
Narfa-Röpháza	4:28	10:25	6:53
Soprontereftur	4:41	10:40	7:06
Alföpetéria	4:54	10:53	7:19
Sopronnyel-Haracsöny	5:13	11:16	7:38
Doborzán	5:24	11:28	7:49
Natompát	5:36	11:42	8:01
Nepereb-Sabold	5:51	11:57	8:16
Sopronkémárton	6:00	12:06	8:23
Sopronujfal	6:09	12:15	8:32
Csáta	6:20	12:27	8:43
Nellöputya	6:40	12:49	9:03
Alföputya	6:52	1:01	9:15
Nellöföfö	7:04	1:15	9:27
Nötrenbet	7:23	1:35	9:46
Köfeg-Wafferheilanftalt	7:33	1:45	9:56
Ankunft in Köfeg	7:42	1:54	10:05
Abfahrt von Köfeg	4:15	8:25	2:39
Köfeg-Wafferheilanftalt	4:25	8:35	2:49
Nötrenbet	4:36	8:47	3:00
Nellöföfö	4:53	9:06	3:17
Alföputya	5:07	9:20	3:31
Nellöputya	5:25	9:40	3:49
Csáta	5:38	9:54	4:02
Sopronujfal	5:50	10:06	4:14
Sopronkémárton	5:59	10:17	4:23
Nepereb-Sabold	6:07	10:25	4:31
Natompát	6:22	10:41	4:46
Doborzán	6:33	10:53	4:57
Sopronnyel-Haracsöny	6:50	11:12	5:14
Alföpetéria	7:01	11:23	5:25
Soprontereftur	7:13	11:37	5:37
Narfa-Röpháza	7:28	11:55	5:52
Ankunft in Sopron	7:41	12:08	6:05

33. ábra: A Sopron–köszegi HÉV első menetrendje (németül).
Forrás: Oedenburger Zeitung, 1908. november 1., 252. szám, 6.



34. ábra: Boldogasszony állomás 1910 és 1920 között.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



35. ábra: Iván állomása egy mozaikos képeslapon 1906–1910 körül.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



36. ábra: Gáta vasútállomása egy mozaikos képeslapon 1910 körül.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



37. ábra: Kenyeri vasútállomása egy korabeli mozaikos képeslapon 1920 környékén.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



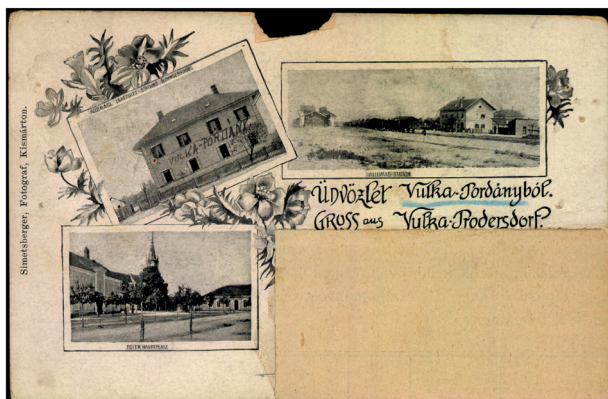
38. ábra: Répceszemere vasútállomása egy mozaikos képeslapon.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



39. ábra: Szentmargitbánya állomása egy mozaikos képeslapon.
Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



40. ábra: Valla állomása egy mozaikos képeslapon 1910 körül.
 Forrás: Bognár Béla gyűjtése.



41. ábra: Vulkapordány állomása egy mozaikos képeslapon 1900-ban.
 Forrás: Zempléni Múzeum.

9. Felhasznált források és szakirodalmak

9. 1. Levéltári források

Budapest Főváros Levéltára. VII. 2. e., 783. doboz.

Budapesti Királyi Törvényszék Cégbírószági iratok 1876–1949. Sopron–pozsonyi HÉV.

Ivánfy Ede: Mosony vármegye multja és jelene (kézirat), 1896. Megtalálható a mosonmagyaróvári Hansági Múzeum archívumában.

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum
Iráttára. Vasutak és Csatornák Központi
Telekkönyvének iratai. Sopron–pozsonyi
h. é. v., Sopron–kőszegi h. é. v.

Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron
Megye Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári
Fióklevéltára. IV.B/906., 366. doboz. Alispáni
iratok, Pozsony–Sopron közötti (fertővidéki) vasút.

Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye
Soproni Levéltára. IV/B./409., 32891., 49. doboz,
Sopron Vármegye Alispánjának iratai 1872–1950.

Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron
Megye Soproni Levéltára. IV/402. A., A Sopron
Vármegye Törvényhatósági Bizottsági iratai.

Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron
Megye Soproni Levéltára. IV. B/1401/A., Sopron
Város Törvényhatósági Bizottságának iratai.

Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron
Megye Soproni Levéltára. XXV. 26578.,
Pozsony–soproni vasútra vonatkozó iratok.

Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye
Soproni Levéltára. 1903. XV. 31., IV. 1403., d.
18. doboz. Sopron város tanácsának iratai.

Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye
Soproni Levéltára. VI. 435., 162., 166., 170.
doboz. Győr–Sopron–Ebenfurth vasút (GYSEV)
Soproni Igazgatóságának iratai 1872–1948.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára.
Z 1527., 58. doboz. Kisvasút. HÉV
részvénytársasági gyűjteményes iratok.
Sopron–pozsonyi HÉV 1896–1918.

Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára, 405.
g/20 doboz. Alispáni különgyűjtemény, vasúttervek.

Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára,
VI. 3434. Vas vármegye Alispánja.

9. 2. Sajtó

*Centralblatt. Eisenbahn und Dampfschiffart
in Österreich, 1866–1871.*

Dunántúli Hírlap, 1897.

Győri Hírlap, 1897.

Közseg és Vidéke, 1895–1899, 1905–1908.

*Mosonmegyei Lapok, 1881–1882,
1888–1890, 1892–1897.*

Oedenburger Zeitung, 1908.

Pressburger Zeitung, 1896–1897.

Rábaköz, 1890–1894.

Rábaközi Hírlap, 1895–1898.

*Sopron, 1873, 1876, 1881, 1884–1890,
1892–1893, 1898, 1899, 1901, 1904.*

Soproni Hírlap, 1893, 1895–1898.

Soproni Napló, 1896–1897, 1902, 1904–1909, 1914.

Soproni Újság, 1897.

Sopronvármegye, 1894.

*Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1873, 1881–1882,
1884–1899, 1903–1905, 1907–1908.*

Vasvármegye 1905–1908.

Városok Lapja 1913.

9. 3. Képeslapgyűjtemény

Bognár Béla képeslapgyűjteménye

Kalocsai Péter képeslapgyűjteménye

Kisfalvi Zoltán képeslapgyűjteménye

Zempléni Múzeum

9. 4. Internetes források

www.ballal.gofree.hu

www.futtyvadasz.hu

www.realzoldek.hu

www.vasutallomasok.hu

9. 5. Forráskiadványok

- 1000 év törvényei. In: www.1000ev.hu
- Adatok a vasutak 1915. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1915. évi összesített eredményekről. Bp., Kereskedelemügyi m. kir. minister, 1917.
- A helyiérdekű vasutak. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője, 1897. december 12., 39. szám, 219–221.
- A helyiérdekű vasútügynek a föllendítése. Egyesületünk emlékirata a kereskedelemügyi miniszterhez. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője, 1903. július 19., 23. szám, 157–159., augusztus 2., 24. szám, 163–167., augusztus 9., 25. szám, 173–174., augusztus 16., 26. szám, 178–179.
- A Magyar Gazdasági Egyesület emlékirata a magyarországi vasutak tárgyában. In: Csengery Antal (szerk. és kiad.): Budapesti Szemle, 15. kötet, Pest, 1862, 112–131.
- A Magyar Korona országában az 1891. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei (1893). Első rész. Általános népleírás (1893). Bp., Országos Magyar Királyi Statisztikai Hivatal, 1893.
- A Magyar Korona országában az 1891. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei (1893). Második rész. A népesség foglalkozása (1893). Bp., Országos Magyar Királyi Statisztikai Hivatal, 1893.
- A Magyar Korona országai 1900. évi népszámlálásának főbb demográfiai eredményével. Különlenyomat a népszámlálási mű I. kötetéből. Bp., Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1902.
- A Magyar Korona országainak Mezőgazdasági statisztikája. II. kötet, Gazdaczimtár. Bp., a Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1897.
- A Magyar Szent Korona országainak 1900. évi népszámlálása. Második rész. A népesség foglalkozása községenként. Bp., Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1904. (Magyar Statisztikai Közlemények, Új Sorozat, 2.)
- A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. Első rész. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint. Bp., Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1912. (Magyar Statisztikai Közlemények, Új Sorozat, 43.)
- A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. Második rész. A népesség foglalkozása és a nagyipari vállalatok községenként. Bp., Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1913. (Magyar Statisztikai Közlemények, Új Sorozat, 48.)
- A Magyar Szent Korona országainak vasutjai 1897, 1898. és 1899. évben Bp., a Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, é. n.
- A M. Kir. kormány 1902. évi működéséről és az ország közállapotáról szóló évi jelentés és statisztikai évkönyv. Bp., Athenaeum, 1903.
- A M. Kir. kormány 1903. évi működéséről és az ország közállapotáról szóló évi jelentés és statisztikai évkönyv. Bp., Athenaeum, 1904.
- A M. Kir. kormány 1905. évi működéséről és az ország közállapotáról szóló évi jelentés és statisztikai évkönyv. Bp., Athenaeum, 1906.
- A M. Kir. kormány 1907. évi működéséről és az ország közállapotáról szóló évi jelentés és statisztikai évkönyv. Bp., Athenaeum, 1908.
- A M. Kir. kormány 1911. évi működéséről és az ország közállapotáról szóló évi jelentés és statisztikai évkönyv. Bp., Athenaeum, 1912, 62.
- A Soproni Kerületi Kereskedelmi és Iparkamara évi jelentése. A kamarai kerület kereskedelmi, ipar- és forgalmi viszonyairól az 1895. évben. Sopron, k. n., 1896.
- A Fertővidéki helyi érdekű vasut részvénytársaság alapszabályai. Bp., k. n., 1897.
- A sopron–köszegi helyi érdekű vasut részvénytársaság alapszabályai. Bp., k. n., 1907.
- A sopron–pozsonyi hé. vasut részvénytársaság alapszabályai. Bp., k. n., 1900.
- Az 1920. évi népszámlálás. Első rész. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint. Bp., Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1922. (Magyar Statisztikai Közlemények, Új Sorozat, 69.)
- Az 1920. évi népszámlálás. Második rész. A népesség foglalkozása és a nagyipari és kereskedelmi vállalatok községenként. Bp., Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1925. (Magyar Statisztikai Közlemények, Új Sorozat, 71.)
- Baán Endre (szerk.): Évi jelentés Sopronvármegye állapotáról 1896. Sopron, k. n., 1897.
- Baán Endre (szerk.): Évi jelentés Sopronvármegye állapotáról 1897. Sopron, k. n., 1898.
- Barthalos István: A helyiérdekű vasutakról. Pápa, Főiskolai Könyvnyomda, 1906.
- Barthos Andor: A magyar vasuti jog foglalata. Bp., Wodianer F. és Fiai Műintézete, 1909.

- Bellusi Baross Károly: Magyarország földbirtokosai. Az összes 100 holdnál többel bíró magyar birtokosok névsora, a tulajdonukban lévő földterületek miveltési ágak szerinti feltüntetésével. Bp., Hungária, 1893.
- Berényi Pál: Sopron megye. Bp., MTA, 1895.
- Boros Béni: Az Arad–körösvölgyi vasút ismertetése. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 1879, 14. füzet, 1–18.
- Böloni Farkas Sándor: Utazás Észak-Amerikában. Bukarest, Irodalmi Könyvkiadó, cop. 1966.
- Böloni Farkas Sándor: Utazás Nyugat-Európában. Naplótöredékek. Marosvásárhely, Mentor Kiadó, cop. 2008.
- Dobai Aurél: Helyi érdekű vasutaink. Bp., Krausz S. és T. V., 1901.
- Dobiecki Sándor: Helyi érdekű vasutaink alapítása, építése és üzlete. Bp., Magyar Mérnök- és Építész-Egylet, 1893.
- Dobiecki Sándor: Helyi érdekű vasutakra vonatkozó törvények módosításáról. Bp., Pátria, 1897.
- Edvi Illés Aladár – Méhely Kálmán: A vasút és az ipar. Bp., Wodianer János és Fiai, 1910.
- Edvi Illés Sándor: A magyar királyi államvasutak és az üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai (Kereskedelmi monográfia), I–II. Bp., MÁV, 1896.
- Éhen Gyula: Vas vármegye közgazdasági leírása. Bp., Pesti Könyvnyomda Rt., 1905.
- Fényes Elek: Magyarország geographiai szótára, melyben minden város, falu és pusztá, betűrendben, körülményes leíratik, I–III. kötet. Bp., k. n., 1851.
- Forbáth Imre: Pozsony szabályozási és vasútrendezési terve. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 35–38. szám, 1931. szeptember 13., 243–252.
- Forró Lajos: A vasutak, mint a modern társadalom és gazdasági élet megalkotói. In: Vasúti és Hajózási Hetilap, 1909. február 12., 7. szám, 62–64, február 20., 8. szám, 75–76.
- Galánthai Nagy Sándor (szerk.): Mihók-féle magyar compass: pénzügyi évkönyv, 1897. Bp., k. n. 1898.
- Gönczy Béla: A magyarországi keskenyvágányú vasutak országos hálózata. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye. 1901, II. füzet, 72–91., III. füzet 128–147.
- Haich Károly: A helyi érdekű vasutakról. Bp., Wodianer F és Fiai Műintézete, 1910.
- Hieronymi Károly: Közlekedési eszközeink fejlesztésének irányelvei. Bp., Pátria Irodalmi V. Rt., 1902.
- Hieronymi Károly–Mihályfi József: A Magyar Mérnök és Építész Egylet emlékirata a helyi érdekű vasutakról szóló törvények módosítása és kiegészítése dolgában. Bp., Pátria, 1900.
- Hollán Ernő: A hazánkban eddig vasútpálya nélkül lévő vidékeket, mi módon lehetne olcsó vasutakkal ellátni. In: Magyarország Anyagi Érdekei: Nemzetgazdasági folyóirat, 1865, 35–47.
- Hollán Ernő: Az olcsó vasutak tárgyában kiküldött bizottmány munkálata. In: Magyarország Anyagi Érdekei: Nemzetgazdasági folyóirat. 1865, 314. füzet, 313–381.
- Hollán Ernő: Magyarország forgalmi szükségletei s a vasútügynek az újabb kifejlődése. Pest, Lauffer Vilmos kiadása, 1864.
- Hunyár Algernon: Város és vasút. In: Városok Lapja, 1913. augusztus 30., 35. szám, 435–436.
- Kállay Béni: Olcsó vidéki vasutak Magyarországon. Bp., Athenaeum E. Társulat, 1881.
- List Frigyes: Emlékirat. A magyar közlekedésügyi reformjáról. Közli Földes Béla. Bp., MTA, 1916.
- Lukács Lipót: A helyi érdekű vasutak reformja. In: Vasúti és Hajózási Hetilap, 1903. június 3. 24. szám, 221–223., június 20., 25. szám, 229–231., június 27., 26. szám, 237–239., 1903. december 10., 50. szám, 437–438.
- Magyarország tisztii cím- és névtára. Bp., Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal, 1886.
- Magyarország tisztii cím- és névtára. Bp., Központi Statisztikai Hivatal, 1912.
- Magyarországi rendeletek tára. Második folyam, 1868. Pest, Ráth Mór, é. n.
- Magyarországi rendeletek tára. Huszadik folyam, 1886. Bp., M. Kir. Belügyminisztérium, é. n.
- Magyar Statisztikai Évkönyv. Új folyam II., 1894. Bp., Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal, 1895.
- Magyar Statisztikai Évkönyv. Új folyam V., 1897. Bp., Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal, 1898.
- Magyar Statisztikai Évkönyv. Új folyam X., 1903. Bp., Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal, 1903.
- Major Pál: Mosonmegye monographiája I. M.-Óvár, Czéh Sándor-féle könyvnyomda, 1878.
- Mylius: Vicináliaiak a jövőben. Észrevételek az alsóbbrendű vasutakról szóló törvény tervezetéhez. Bp., Singer, 1908.
- Pisztory Mór: Pozsony városa. Bp., MTA, 1891.
- Rózsa Károly: Helyi érdekű vasutaink hatása fővonalainkra. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője, 1903., 3. szám, 27–29.

Rózsa Károly: Helyiérdekű vasutaink s az új kormányprogram. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye. 1899, V. füzet, 193–196.

Sopronmegyei Naptár az 1899. évre. Sopron, Litfass utódja Rötting Gusztáv, é. n.

Sturm Albert: Országgyűlési Almanach. Bp., k. n., 1897.

Gróf Széchenyi István: A magyar közlekedési ügyről. Bp., Könyvértékesítő Vállalat, cop. 1987.

Gróf Széchenyi István: Hitel. Pest, Petrózai Trattner J. M. és Károlyi István Könyvnyomtató Intézet, 1830.

Sziklay János–Borovszky Samu (szerk.): Magyarország vármegyéi és városai. Bp., Arcanum Adatbázis Kft., 2002. In: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0017/17.html>.

Széchenyi István: Napló. Bp., Gondolat Kiadó, 1978.

Thirring Gusztáv: A magyar városok statisztikai évkönyve. 1. évfolyam. Bp., Székesfőváros Házinyomdája, 1912.

Thirring Gusztáv: Sopron és a magyar Alpok. Útikalauz. Sopron, DTE, 1911.

Tominac József: Magyar Szent Korona országainak vasutai 1845–1904. Bp., Klösz Gy. és Fia Térképészeti Műintézet, 1905.

Wälder József: Indokló jelentés Sopron sz. kir. város általános szabályozási és fejlesztési tervéhez. Sopron, k. n., 1906.

9. 6. Szakirodalom

- A Pesti Magyar Kereskedelmi Bank százéves története, 1841–1941. Bp., k. n., 1941.
- Aspay, Melanie: Making Tracks: Promoting the Rothschild Archive as a source for railway history. In: Roth, Ralf – Dinhold, Günter: Across the borders: financing the world's railways in the nineteenth and twentieth centuries. Aldershot, Ashgate, 2008, 3–12.
- Balázs Géza: A vasútmegszüntetések társadalmi, néprajzi hatásai a Kádár-rendszerben. In: Vasi Szemle, 2008, 2. szám, 180–195.
- Balázs Géza–Molnár Gergely (szerk.): Szemed a pályán legyen! Mozdonyfüstös néprajz. Magyar Szemiotikai Budapest Társaság, 2017.
- Bali János–Máté György (szerk.): Talpfák. Néprajzi írások a vasútról. Bp., ELTE BTK Néprajzi Intézete, 2008.
- Bariska István–Söptei Imre (szerk.): Kőszeg 2000. Egy szabad királyi város jubileumára. Kőszeg, Kőszeg Város Polgármesteri Hivatala, 2000.
- Barna Gábor–Gyöngyössi Orsolya (szerk.): Különvonaton: A vasút szerepe a vallási életben és a turizmusban. Szeged, MTA-SZTE Vallási Kultúrakutató Csoport–SZTE BTK Néprajzi és Kulturális Antropológiai Tanszék, 2017.
- Bácskai Vera–Nagy Lajos: Piackörzetek, piackörzetek és városok Magyarországon 1828-ban. Bp., Akadémiai Kiadó, 1984.
- Bácskai Vera: Városok és polgárok Magyarországon. Bp., BFL, 2007.
- Bácskai Vera: Városok és városi társadalom Magyarországon a XIX. század elején. Bp., Akadémiai Kiadó, 1988.
- Bácskai Vera: Városok Magyarországon az iparosodás előtt. Bp., Osiris Kiadó, 2002.
- Bán Dávid: Utazás a pályaudvar körül. Az első indóháztól a plázaudvarokig. Bp., Matura TN–LHarmattan, 2011.
- Beluszky Pál: Egy félsiker hét stációja (avagy a modernizáció regionális különbségei a századelő Magyarországon). In: Dövényi Zoltán (szerk.): Alföld és nagyvilág. Tanulmánykötet Tóth Józsefnek. Bp., MTA FKI, 2000, 299–326.
- Beluszky Pál: Magyarország településföldrajza. Bp., Dialóg Campus Kiadó, 2003.
- Beluszky Pál (szerk.): Magyarország történeti földrajza, I–II. kötet. Bp.–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2005.
- Beluszky Pál: Magyarország városhálózata 1900-ban. In: Tóth József (szerk.): Tér – idő – társadalom. Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja, 1990, 92–133.
- Beluszky Pál: Regionális központok kialakulása Magyarországon. In: Magyar Tudomány, 2007, 6. szám, 721–729.
- Beluszky Pál–Győri Róbert: Magyar városhálózat a 20. század elején. Bp.–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2005.
- Benda Gyula: Társadalomtörténeti tanulmányok. Bp., Osiris Kiadó, 2006.
- Berend T. Iván: Európa gazdasága a 20. században. Bp., História–MTA Történettudományi Intézete, 2008.
- Berend T. Iván–Ránki György: Európa gazdasága a 19. században. 1780–1914. Bp., Gondolat Kiadó, 1987.
- Berényi János: 125 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt.; 100 éves a Fertővidéki HÉV Rt. In: Közlekedéstudományi Szemle, 1997, 10. szám, 361–365.
- Bertha János (szerk.): Fertőd, Süttör–Eszterháza évszázadaiból. Tanulmányok. Bp., Hazánk Kiadó, 2006.
- Béres Beatrix, et alii: Répcelak története. Répcelak, Répcelak Nagyközség Önkormányzatának Képviselő-testülete, 1997.
- Buzás Ottó–Bitter Ferenc: Telefonkultúra. Telefonálóknak és szakembereknek. Bp., Presscom Kiadó, 1997.
- Cserhádi Katalin: A vasúttörténet társadalomtörténeti szegmensének kutatási problematikái. In: Horváth Csaba Sándor–Imre Lászlóné–Majdán János–Varga Gábor (szerk.): Ezerarcú vasút: Vasút – történet – írás. Bp.–Pécs, Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány–Virágmandula Kft., 2016, 15–30.
- Csiba József–Koltai Mariann–Mezei István (szerk.): A 125 éves MÁV 1868–1993. Bp., MÁV Rt., 1993.
- Csikvári Jákó: A közlekedési eszközök. A vasutak, posták, távírdák és a gőzhajózás története, I–II. kötet. Bp., Franklin-Társulat Könyvnyomdája, 1882–1883.
- Czére Béla: A közlekedés és az emberi élet. In: Közlekedési Közöny, 1947. december 21., 52. szám, 542–544., 1947. december 28., 53. szám, 555–556.

- Czére Béla: A közlekedés, mint társadalomformáló tényező. In: Közlekedési Közöny, 1947. április 20., 16. szám, 138–140, április 27., 17. szám, 146–148.
- Czére Béla: A vasút története. Bp., Corvina Kiadó, 1989.
- Czére Béla: Közlekedésünk a dualizmus korában. In: Közlekedéstudományi Szemle, 1994., 3. szám, 5–14.
- Czére Béla: Magánvasút – államvasút. In: Közlekedési Közöny, 1947. október 12., 42. szám, 441–443., október 19., 43. szám, 452–454., október 26., 44. szám, 463–464.
- Czére Béla: Magyarország közlekedése a 19. században, 1780–1914. Bp., MÁV Rt., 1997.
- Czére Béla: Magyarország közlekedése a 20. században I. Bp., MÁV Rt., 1999.
- Czére Béla–Nagy Ernő: A legyőzött távolság. Bp., Minerva Kiadó, 1967.
- Czoch Gábor–Szabó Gábor–Zsinka László: Változások a magyar város- és településrendszerben 1784 és 1910 között. Egy adatbázis első tanulságai. In: Németh Zsófia–Sasfi Csaba (szerk.): Kőfallal, sárpalánkkal... Várostarténeti tanulmányok. Debrecen, Csokonai Kiadó, 1997 (Rendi társadalom – polgári társadalom, 7.), 25–49.
- Eperjesi László: Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1938 között. In: Hüttl Pál (szerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve, IX. Bp., Műszaki Kiadó, 1994, 141–180.
- Erdősi Ferenc: Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Bp.–Pécs, Dialog Campus Kiadó, 2004.
- Erdősi Ferenc: Összeomlás vagy reneszánsz. A hagyományos vasúti közlekedés állapota és kilátásai Kelet-Európában. In: Tér és Társadalom, 2009, 2. szám, 1–23.
- Erdősi Ferenc: Területi érdek és vasúti közlekedés. In: Tér és Társadalom, 1987, 1. szám, 46–65.
- Erdősi Ferenc: Területi és ágazati érdekek a szocialista közlekedéshálózat kialakításában. In: Tér és Társadalom, 1987, 2. szám, 45–60.
- Ertl István: A helyiérdekű vasutak gazdaságtörténete. In: Közlekedéstudományi Szemle, 1983, 8. szám, 367–372.
- Eszik Veronika: A vasút Ferencvárosban: Egy nagyvárosi ipari zóna térszerkezeti vizsgálata. In: Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat, 2013. 52. szám, 21–42.
- Fábián Károly: A Petőházi Cukorgyár száz éve. Petőháza, Petőházi Cukorgyár, 1981.
- Fenyő István: A centralisták. Bp., Argumentum Kiadó, 1997.
- Fogel, Robert: Railroads and American economic growth: Essays in econometric history. Baltimore, The John Hopkins Press, 1964.
- Frisnyák Sándor: Magyarország történeti földrajza. Bp., Nemzeti Tankönyvkiadó, 1999.
- Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén. In: A Közlekedési Múzeum évkönyve XIII. 2001–2002. Bp., Közlekedési Múzeum, 2003, 305–320.
- Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. Bp., História – MTA Történettudományi Intézete, 2001.
- Frisnyák Zsuzsa: Közlekedés, politika, 1945–1989. Magyarország a szovjet zónában és a rendszerváltásban. Bp., MTA Történettudományi Intézete, 2011.
- Gergely András: Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban. A fiumei vasút. Bp., Akadémiai Kiadó, 1982.
- Gergely András (szerk.): Magyarország története a 19. században. Bp., Osiris Kiadó, 2005.
- Gergely András: Települések, lakások és lakóik a századforduló Magyarországon. In: Történelmi Szemle, 1971, 3–4. szám, 406–439.
- Gidó Csaba: Vasszekér és mozdonygőz. A székelyföldi vasút története, 1868–1915. Csíkszereda, Pro-Print, 2013. (Múltunk könyvek.)
- Gmsz, Sepp (szerk.): 800 Jahre Neusiedl am See: Eine Stadtchronik. Neusiedl am See, Stadtgemeinde Neusiedl am See, 2009.
- Gonda Béla: A hatvanéves Győr–Sopron–Ebenfurti Vasut. In: Vasúti és Közlekedési Közöny, 1936. április 5., 28. szám, 288–291.
- Görög Sándor: A vasutak építése. Bp., Wodianer, 1910.
- Granasztói Pál: Építészet, városépítés, társadalom. Bp., Akadémiai Kiadó, 1982.
- Gürtlich, H. Gerhard–Székely Csaba: Zugkraft im Nordburgenland. Die Neusiedler Seebahn. Festschrift 120 Jahre Neusiedler Seebahn. 1897–2017. Wien, Verlag Holzhausen GmbH, 2017.
- Győri Róbert: Térszerkezeti változások a polgárosodó Kisalföldön. In: Tér és Társadalom, 1999, 4. szám, 77–106.

- Győri Róbert: Kérdések és válaszok a 19. századi magyarországi modernizáció regionális különbségeiről. In: K. Horváth Zsolt–Lugosi András–Sohajda Ferenc (szerk.): Léptékváltó társadalomtörténet. Tanulmányok a 60 éves Benda Gyula tiszteletére. Bp., Hermész Kör–Osiris Kiadó, 2003, 329–344.
- Hahnenkamp, Hans: Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgmonarchie. Eisenstadt, k. n. 1994.
- Haller János: Moson vármegye történelmi földrajza. Mosonmagyaróvári Helytörténeti Füzetek IX. Mosonmagyaróvár, Mosoni Polgári Kör–Mosonmagyaróvári Múzeumbarátok Egylete–Mosonmagyaróvári Múzeum Alapítvány, 1998.
- Hanzély János: Magyarország közútjainak története. Bp., Útügyi Kutató Intézet, 1960.
- Hendel József: Vasútállomások tervezése. Bp., Műszaki Könyvkiadó, 1959.
- Horváth Csaba Sándor: A Cuha-völgyi vasút mint kulturális örökség. In: Lőrincz Ildikó (szerk.): XIII. Apáczai-napok 2009 – Nemzetközi Tudományos Konferencia – Tanulmánykötet: Kreativitás és innováció – Álmodj, alkoss, újíts! Győr, Nyugat-magyarországi Egyetem Apáczai Csere János Kar, 2010, 255–265.
- Horváth Csaba Sándor: Alternatív periodizáció a vasúttörténetben. In: Lőrincz Ildikó (szerk.): XV. Apáczai-napok Nemzetközi Tudományos Konferencia 2011. A gazdasági és társadalmi átalakulás perspektívái Magyarországon. Tanulmánykötet. Győr, NYME-AK, 2012, 29–42.
- Horváth Csaba Sándor: A Sopron–kőszegi HÉV megvalósulása. (És az általa átszelt terület érintett mezőgazdasági és ipari egységei.) In: Vasi Szemle, 2017, 6. szám, 689–704.
- Horváth Csaba Sándor: A sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete. In: Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat, 2013, 52. szám, 43–68.
- Horváth Csaba Sándor: A Sopron–pozsonyi HÉV érdekeltjei és használata 1920-ig. In: Soproni Szemle, 2018, 1. szám, 27–42.
- Horváth Csaba Sándor: A vasút funkciói és társadalmi, gazdasági hatásai Magyarországon 1920-ig. In: Közlekedéstudományi Szemle, 2017, 4. szám, 52–59.
- Horváth Csaba Sándor: A „vasúti tanfolyam” története mint a vasúti felnőttképzés első intézményesült formája. In: Opus et Educatio: Munka és Nevelés, 2018, 1. szám, 27–36.
- Horváth Csaba Sándor: Az Osztrák–Magyar Monarchia és az Oszmán Birodalom közötti vasúti összekötöttes létrejötte. In: Aetas – Történettudományi Folyóirat, 2017, 1. szám, 81–101.
- Horváth Csaba Sándor: Egy regionális vasút érdekeltjei. A Fertővidéki HÉV története és használata 1920-ig. In: Köztes-Európa – Társadalomtudományi Folyóirat. A Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására Közleményei. 2017, 1–2. szám, 55–64.
- Horváth Csaba Sándor: Kvantifikáció és szerialitás a vasúttörténetben. In: BÁR: Társadalomtudományi és Művészeti Folyóirat, 2012. Különszám, 121–130.
- Horváth Csaba Sándor–Imre Lászlóné–Majdán János–Varga Gábor (szerk.): Ezerarcú vasút: Vasút – történet – írás. Budapest–Pécs: Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány – Virágmandula Kft., 2016.
- Horváth Detre: Kőszeg fejlődéstörténetének vázlata. Szeged, Szegedi Városi K., 1930.
- Horváth Ferenc: A helyiérdekű vasutak építése és üzeme Magyarországon. In: Mezei István (szerk.): Vasúthistória évkönyv. Bp., KÖZDOK Kft., 1996, 24–64.
- Horváth Ferenc: A magyar vasút 100 évvel ezelőtt. In: Közlekedéstudományi Szemle, 1990, 7. szám, 329–337.
- Horváth Ferenc: A magyarországi vasúthálózat kialakításának javaslatai. In: Mezei István (szerk.): Vasúthistória évkönyv. Bp., KÖZDOK Kft., 1996, 109–152.
- Horváth Ferenc: A magyarországi vasúthálózat változásai a két világháború közötti időszakban (1920–1944). In: Mezei István (szerk.): Vasúthistória évkönyv. Bp., KÖZDOK Kft., 1991, 235–291.
- Horváth Ferenc: Kőszeg fejlődése és szerepe a pannon térségben, XIV–XIX. század. In: Vasi Szemle, 1973, 1. szám, 125–134.
- Horváth Ferenc: Vas megye közgazdasági viszonyai a dualizmus idejében, II. In: Vasi Szemle, 1980, 2. szám, 234–249.
- Horváth Ferenc: Vas megye közgazdasági viszonyai a dualizmus korában 1860–1918, I. rész. In: Vasi Szemle, 1980, 1. szám, 78–103.
- Horváth Ferenc: Vasúti üzem. Bp., Tankönyvkiadó, 1989.
- Horváth Gergely Krisztián: Bécs vonzásában. Az agrárpiacosodás feltételrendszere Moson vármegyében a 19. század első felében. Bp., Balassi Kiadó, 2013.

- Huszár Zoltán: A 150 éves Mohács–Pécsi Vasút története alapításától a 19. század végéig. In: Tudásmenedzsment, 2007., 2. szám, 98–107.
- Jaworski, Roman: Vasútépités Ausztriában a reformkorban és hatásuk Közép-Európa közlekedésének fejlődésére, különösen Magyarországon. In: Közlekedéstudományi Szemle, 1991, 3. szám, 109–119.
- Jéger Gábor: A nyírvidéki kisvasút gazdaságföldrajzi jelentősége az általa bejárt térség életében. In: Szabó Béla–Tóth Csilla (szerk.): VI. Kárpát-medencei Környezettudományi Konferencia. Nyíregyháza, Bessenyei Könyvkiadó, 2010, 421–427.
- Jéger Gábor: Kárpátalja keskenynyomtávú vasúti közlekedése. In: Szűcs Péter–Spéder Ferenc (szerk.): Doktoranduszok Fóruma. Műszaki Földtudományi Kar Szekciókiadványa. Miskolc, Miskoli Egyetem, 2009, 38–43.
- Kalla-Bishop, Peter Michael: Hungarian Railways. Abbot, David and Charles, 1973.
- Kalmár Zsuzsa: Moson megye gazd.-i fejlődése és a „Fertővidéki Vasút” kiépítése közötti kapcsolat. (kézirat) In: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma, é. n.
- Kalocsai Péter: A Batthyányak szerepe a Nyugat-Dunántúl modernizációjában. In: Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények, 2008, 1. szám, 59–78.
- Kalocsai Péter: A közlekedés szerepe a városi térhasználatban Szombathelyen (1945–1968). In: Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat, 2013, 52. szám, 113–144.
- Kalocsai Péter: A városi közlekedés modernizációja Magyarországon (1867–1914). In: H. Németh István–Szívós Erika–Tóth Árpád (szerk.): A város és társadalma. Tanulmányok Bácskai Vera tiszteletére. Bp., HIK, 2011, 62–77.
- Kalocsai Péter: Városi közlekedés – hálózat – tömegközlekedés Nyugat-Magyarországon (Sopron, Szombathely), 1867–1914. In: Á. Varga László (főszerk.): Urbs. Magyar várostörténeti évkönyv, II. köt. Bp., BFL, 2007, 153–199.
- Kalocsai Péter: Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon 1867–1914. Szombathely, Vasi Múzeumbarát Egyesület, 2011.
- Kalocsai Péter–Molnár József: „Balra tarts, jobbra előzz!” Magyarország városi közlekedése régi képeslapokon. Szombathely, B. K. L. K., 2001.
- Kaposi Zoltán: Magyarország gazdaságtörténete, 1700–2000. Bp.–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2002.
- Katona András (főszerk.): Válogatott fejezetek a közlekedés történetéből. Győr, SZIF-Universitas Kft., 1999.
- Katus László: Szállítási forradalom Magyarországon a 19. században. In: Lengvári István (szerk.): In memoriam Barta Gábor. Tanulmányok Barta Gábor emlékére. Pécs, JPTE TK Kiadó Iroda, 1996, 385–393.
- Katus László: Transport revolution and economic growth in Hungary. In: Komlos, John (szerk.): Economic development in the Habsburg Monarchy in the nineteenth century. New York, Columbia University Press, 1983, 183–204.
- Kerkápoly Iván: Vasúti földrajz és történet. Bp., Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, 1943.
- Kettinger Gyula–Nagy Frigyes–Tímár Lajos: A magyaróvári nagybirtok története. Bp., k. n., 1991.
- Kovács László (főszerk.): Magyar vasúttörténet. A kezdetektől 1998-ig, I–VII. kötet. Bp., MÁV Rt., 1995–1999.
- Kósa László: Fürdőélet a Monarchiában. Bp., Holnap Kiadó, 1999.
- Kövér György: 1873. Egy krach anatómiája. Bp., Kossuth Kiadó, 1986.
- Kövér György: Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914. Bp., Gondolat Kiadó, 1982.
- Kövér István: A Kőszeg környéki vasutak története, 1883–1893. Szombathely, MÁV Igazgatóság, 1983.
- Kövér István (szerk.): Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen, I–II. Szombathely, MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság és Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezete, 1995.
- Kubinszky Mihály: 50 éves a kőszegi vasút. In: Soproni Szemle, 1958, 4. szám, 354–358.
- Kubinszky Mihály: 80 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. In: Soproni Szemle, 1955, 3–4. szám, 129–130.
- Kubinszky Mihály: A hatvanéves pozsonyi és fertővidéki vasutak keletkezése. In: Soproni Szemle, 1958, 2. szám, 162–165.
- Kubinszky Mihály: Régi magyar vasútállomások. Bp., Corvina Kiadó, 1983.
- Kubinszky Mihály–Gombár György: Vasútállomások Magyarországon. Épületek 1846–1988. Bp., Népszava Kiadó Vállalat, 1989.

- Kubinszky Mihály–Lovász István–Villányi György: Régi magyar villamosok. A történelmi Magyarország közúti vasútjai a kezdetektől a II. világháború végéig. Bp., Budapesti Városvédő Egyesület, 1999.
- Kubinszky Mihály–Nagy Tamás–Turóczy László: Ez a vonat elment. Adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonal történetéhez. Bp., Stil Nuovo, 2009.
- Ladányi Miksa (főszerk.): A magyar közlekedésügy monográfiája. Bp., Magyar Közlekedésügy Monográfiája Kiadóhivatal, 1936.
- Lancendorfer Zsuzsanna: „Kacagó bakterház”: Vasút a folklórban. In: Horváth Csaba Sándor–Imre Lászlóné–Majdán János–Varga Gábor (szerk.): Ezerarcú vasút: Vasút – történet – írás. Bp.–Pécs, Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány – Virágmandula Kft., 2016, 183–193.
- Locsmándi Szabolcs: A határon átnyúló vaspálya. A GYSEV fejlődése és szerepe a határ menti kapcsolatokban Eisenstadt (Kismarton) – Sopron térségben. In: Tér és Társadalom, 2009, 2. szám, 135–153.
- Lovas Gyula: 90 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. In: Közlekedési Közlöny, 1969. november 9., 45. szám, 839–841.
- Lovas Gyula: 1897–1997: 100 Jahre Neusiedlerseebahn. In: Burgenländische Heimatblätter, 1997, 4. szám, 145–168.
- Lovas Gyula: A Fertővidéki HÉV (1897–1997). In: Soproni Szemle, 1998, 1. szám, 30–43.
- Lovas Gyula: A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút 25 éve, 1948–1973 (kézirat) é. n.
- Lovas Gyula: Fejezetek a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút történetéből 1872–1945 (kézirat) 1976.
- Lovas Gyula: Sopron vasútjai a második világháborúban. In: Soproni Szemle, 1965, 1. szám, 14–31.
- Magyar Életrajzi Lexikon, <http://mek.oszk.hu/00300/00355/html/ABC13280/13813.htm>.
- Magyar Nemzeti Levéltár Vas megyei Levéltára, adattár, http://www.vaml.hu/Nevtar/R/Rado_Kalman.html.
- Majdán János: A celldömölki vasúttárolás vonzaskörzete 1895-ben. In: Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények, 2003/2., 58–65.
- Majdán János: A dunántúli vasúthálózat kiépülése. In: Somfai Balázs (szerk.): a Dunántúl településtörténete VI. PAB–VEAB Értesítő. Veszprém, 1986, 447–456.
- Majdán János: A közlekedés szerepe a dunántúli falvak foglalkozási szerkezetében 1910-ben. In: Somfai Balázs (szerk.): a Dunántúl településtörténete VII. PAB–VEAB Értesítő. Pécs–Veszprém, 1987, 197–203.
- Majdán János: A közlekedés története Magyarországon (1700–2000). Pécs, Pro Pannonia, 2014.
- Majdán János: A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasúttépítés 1914-ig. Kossuth Kiadó, 1987.
- Majdán János: A vasutak asszimilációs hatása. In: Kupa László (szerk.): Tájak, tájegységek, etnikai kisebbségek Közép-Európában. Pécs, 2007, 53–61.
- Majdán János: A vasúti csomópontok dunántúli falvak és városok népességét növelő hatása. In: Frisnyák Sándor–Tóth József (szerk.): a Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza. Nyíregyháza–Pécs, NYFFT–PTEFI, 2003, 345–376.
- Majdán János: A vasúti csomópontok településfejlesztő hatása a Dunántúlon. In: Mikó Zsuzsa (szerk.): Mezőváros – kisváros. Debrecen, Csokonai Kiadó, 1995 (Rendi társadalom – polgári társadalom, 4.), 195–205.
- Majdán János: A vasút szerepe a határok kialakulásában. In: Rubicon, 2001, 8–9. szám, 63–67.
- Majdán János: A vasút társadalmi kapcsolatteremtő és polgári mentalitást közvetítő szerepe a Monarchiában. In: Limes, 2008, 1. szám, 45–56.
- Majdán János: Die wichtigsten Phasen und Typen des Eisenbahnbaus und der Einfluss des neuen Schienenfahrzeuges auf den Lebensstil in Ungarn bis 1918. In: Kritische Zeiten: Zeitschrift für Humanwissenschaften, 2013, 4. szám, 58–84.
- Majdán János: Helyi érdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon. Bp., MÁV Rt., 1997.
- Majdán János: Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasúttépítés hatásáról a 19–20. században. Baja, Eötvös József Főiskolai Kiadó, 2010.
- Majdán János: Vasúti vállalkozók a Dunántúlon. In: V. Fodor Zsuzsa (szerk.): Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában. Veszprém, LDM, 1995, 28–48.
- Maléter Jenő: A külföldi vasutak védekezése az autó ellen. In: Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 1928. április 15., 15–16. szám, 93–102.
- Maurer Vilmos: A vasutak pénzügyei. Bp., Wodianer F., 1910.

- Melega Miklós: A 120 éve megnyitott szombathely-pinkafői vasútvonal kiépítésének története, 1881–1888, 1–2. rész. In: Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények, 2008, 3. szám, 15–30., 2008, 4. szám, 5–17.
- Mezei István (szerk.): A 150 éves magyar vasút 1846–1996. Bp., MÁV Rt., 1996.
- Mezei István–Somody Árpád (szerk.): Fejezetek a 150 éves magyar vasút történetéből 1846–1996. Bp., MÁV Rt., 1996.
- Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. A legelső vasúttól – napjainkig. Vác, k. n., 1937.
- Moldova György: Akit a mozdony füstje megcsapott... Bp., Szépirodalmi Könyvkiadó, 1977.
- Molnár Gergely: A vasút hatásai a település képzére és a környezetre Kecskeméten. In: Kothencz Kelemen (szerk.): Határjelpek és hagyásfák: a hetvenedik életévébe lépő Bárh János tiszteletére írott tanulmányok. Baja, Türr István Múzeum, 2014, 466–478.
- Mózes Mihály: A vasút, mint a regionális fejlődés tényezője Erdély dualizmus kori történetében. In: Gebei Sándor (szerk.): „Emberek és eszmék...” Tanulmánykötet Vadász Sándor 70. születésnapjára. Eger, EKF TTI, 2001, 289–295.
- Nádasdy Lajos: Cellődömök fejlődéstörténete a kiegyezéstől a városi rangig (1867–1979). Cellődömök, k. n., 1994.
- Oroszváry László: A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút helyzete és szerepe a magyar közlekedési rendszerben. In: Közlekedési Közöny, 1982. szeptember 26., 39. szám, 554–558.
- Paturi, Felix R. (összeáll.): A technika krónikája. Bp., Officina Nova Kiadó, 1991.
- Petrik Ottó–Szegő Ferenc: 125 éves a magyar vasút. Bp., MAVOE, 1971.
- Péterffy Gergely: Szárazföldi odüsszeia: A II. világháború utáni vasúti utazás – a forrástípusok tükrében. In: Fábán Máté (szerk.): Doktoranduszhallgatók IV. konferenciája. Eger, EKF Líceum Kiadó, 2016, 91–114.
- Pogány Mária: Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában (1845–1873.). Bp., Akadémiai Kiadó, 1980.
- Roth, Ralf: Interactions between railways and cities in nineteenth-century Germany: some case studies. In: Roth, Ralf – Marie-Noëlle, Polina (szerk.): The city and the railway in Europe. Aldershot, Ashgate, 2003, 3–27.
- Rechnitzer János (szerk.): A Kárpát-medence régiói 5. Nyugat-Dunántúl. Bp., Dialóg Campus Kiadó, 2007.
- Rechnitzer János: Tér szerkezeti vizsgálatok az Észak-Dunántúlon. Pécs, MTA RKK, 1987.
- Romsics Ignác: Magyarország története a XX. században. Bp., Osiris Kiadó, 2005.
- Rostow, Walt Whitman: A gazdasági növekedés szakaszai. In: Légrádi Istvánné (szerk.): a gazdasági fejlődés feltételei. Bp., Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1963, 329–346.
- Rozsonits Géza: Fertőszentmiklós rövid története és látványai. Fertőszentmiklós, k. n., 1992.
- Sáry István: Moson megye gazdasági fejlődése a reformkortól a kiegyezésig. In: Gecsényi Lajos (szerk.): Tanulmányok Mosonmagyaróvár és vidéke történetéhez. Győr, Győr-Sopron Megyei I. Sz. Levéltár, 1979. 117–139.
- Schivelbusch, Wolfgang: A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században. Bp., Napvilág Kiadó, 2008.
- Sternhart, Hans: Die GySEV. Geschichte und Fahrpark der Győr–Sopron–Ebenfurter-Eisenbahn. Wien, Josef Otto Verlag, 1966.
- Szabolcsy Antal: A közlekedés története. Bp., Wodianer F., 1910.
- Szakál Gyula: Győr a modellváltó város 1867–1918. In: Győri Tanulmányok, 2011, 33. szám, 13–62.
- Szenicey Rezső: 80 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. In: Közlekedési Közöny, 1956. február 12., 7. szám, 121–123.
- Szigeti József: A 100 éves Győr–Sopron–Ebenfurti Vasútról. In: Közlekedési Közöny, 1980. április 27., 17. szám, 310–313.
- Szigeti József: A vasúti alkalmazottak elméleti és gyakorlati kiképzése. Bp., Wodianer F., 1910.
- Szörényiné Kukorelli Irén: Nyugat-Dunántúli régió – régió? In: Tér és Társadalom, 12. évfolyam, 1998, 3. szám, 51–75.
- T. Mérey Klára: Dunántúli kisvárosok típusai a dualizmus idején. In: Mikó Zsuzsa (szerk.): Mezőváros – kisváros. Debrecen, Csokonai Kiadó, 1995 (Rendi társadalom – polgári társadalom, 4.), 49–54.
- Tanel, Franco: A vasút története. A gőzmozdonyoktól a gyorsvasútig. Bp., Geographia Kiadó, 2007.

- Thullner István–Tuba László (főszerk.): Moson évszázadai. Tanulmányok és kismonográfia Moson település és Moson vármegye múltjából a kezdetektől 1946-ig. Mosonmagyaróvár, Mosonmagyaróvár Város Önkormányzata és a Mosoni Polgári Kör, 2010.
- Tóth Imre: A nyugat-magyarországi kérdés 1922–1939. Diplomácia és helyi politika a két háború között. Sopron, Győr–Moson–Sopron Megye Soproni Levéltára, 2006.
- Tóth Sándor: A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. létrejötte. Adalékok a Győr és Sopron, illetve Sopron és az országhatár közötti vonalak építéstörténetéhez. Sopron, 2010 (Soproni Szemle kiadványai, új sorozat, 19.).
- Tóth Sándor: Légítamadások a GYSEV ellen 1944/45-ben. In: Soproni Szemle, 1996, 4. szám, 302–321.
- Török Gyula: Vasúti földrajz és története. Bp., Hornyánszky, 1930.
- Ujhely Géza: A vasútügy története. Bp., Athenaeum Kiadó, 1910.
- Ynyi Béla: Vasúthálózatunk kialakulása 1914-től napjainkig. Bp., KÖZDOK, 1989.
- Urbán Lajos (főszerk.): Vasúti Lexikon, Bp., Műszaki Könyvkiadó, 1984.
- Varga Gábor: „Vendégségben a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasútnál”. Vasúti vendéglátás és idegenforgalom a GYSEV kezelésében az 1970-es és az 1980-as években. In: Barna Gábor–Gyöngyössi Orsolya (szerk.): Különvonaton: A vasút szerepe a vallási életben és a turizmusban. Szeged, MTA-SZTE Vallási Kultúrákutató Csoport–SZTE BTK Néprajzi és Kulturális Antropológiai Tanszék, 2017, 82–101.
- Vass József: Celldömölk vasúti csomópont 100 éves története (kézirat). Celldömölk, 1971.
- Verdier, Nicolas: A méltányosság logikájától az elvont mértékegységig. A távolság felfogásának és mértékegységének átalakulása Franciaországban a 17. század vége és a 19. század eleje között. In: Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat, 2008, 32. szám, 31–59.
- Zelovich Kornél: A magyar vasutak története. Bp., Németh József Technikai Könyvkereskedése, 1925.
- Zelovich Kornél: A vasút. Bp., Németh József Műszaki Könyvkereskedése, 1914.
- Zelovich Kornél: A vasúti felépítmény, Bp., Pátria, 1918.
- Zelovich Kornél: A vasúti üzem. Bp., Pátria, 1918.
- Zelovich Kornél: Széchenyi és a magyar közlekedésügy. Bp., MTA, 1925.
- Zelovich Kornél: Széchenyi mérnöki alkotásai. Bp., 1923. Németh József Technikai Könyvkiadóvállalat, 1923.
- Zwickl, Ludwig: GYSEV die Raaberbahn. Brücke zwischen Ost und West. Betriebsgeschichte der österreichischen Linien. Wien, BAHNmedien.at, 2011.