

Horváth Csaba Sándor

A vasút és a határ. Az egykori Sopron és Moson vármegye vasútjainak megváltozott szerepe a 20. század első felében

Bevezetés

A nagy háborút lezáró trianoni békediktátum nemcsak a Magyar Királyság, hanem Sopron és Moson vármegye történelmében is új fejezetet nyitott. Az újonnan meghúzott határok nem csupán e két vármegyét, hanem a bennük húzódó vasútvonalak nagy részét is kettévágták vagy harmadolták. Ennek következtében már a 20. század első felében megváltozott az érintett vasútvonalak szerepe, funkciója. A két világháború közötti osztrák–magyar együttműködéseknek köszönhetően a határ még nem vágta el a korábban évszázadokig összetartozó terület társadalmi, gazdasági és vasúti kapcsolatait.

Sopron és Moson vármegye vasúthálózatának kiépülése

Magyarországon az első gőzüzemű vaspálya átadására 1846. július 15-én került sor Pest és Vác között. E vonal megnyílásával indult el a közlekedés forradalmaként aposztrofált vasút expanziója a Kárpát-medencében.¹ Még a forradalom és szabadságharc előtti időszakban, 1847-ben épült meg Sopron vármegye első vonala Sopron és Bécsújhely között a Bécs–Gloggnitzi Vasút kezelésében, amely 1865-től már a Déli Vasút² égisze alatt Szombathelyen át Nagykanizsáig vezetett már. A 31,78 km-es kötött pálya a Bécset a trieszti kikötővel összekötő szakasz „mellékvonalaként” készült el.³

¹ Czére 1989: 80.

² A vasúttársaság neve kezdetben: Cs. Kir. Szabadalmazott Állami Lombard–Velencei és Központi Olasz Vaspályatársaság, majd Császári és Királyi Szabadalmazott Déli Vaspálya-társaság, lásd: Kalocsai 2020: 288. A szaktudományos munkákban általában rövidítve, Déli Vasútként nevezik, így a továbbiakban én is ezt használom.

³ Majdán 1997: 14.

Ezt követően a kiegyezés időszakáig csak lassan épültek tovább a vonalak, leginkább a birodalmi érdekeket szem előtt tartva. Az 1855-ben életbe lépő „*Vasúten-gedélyezési törvény*” szakított az államvasúti rendszerrel, és lehetővé tette a magántőke számára a vasútépítést, és a további fejlesztésekben is változásokat irányzott elő.⁴ Ebből az elsőként profitáló Osztrák Államvasút építési⁵ jogot szerzett a Bruck an der Leitha–Győr–Komárom–Újszöny viszonylatra is. A társaság kezelésében volt a Duna bal partján futó, Bécset – Pest-Budán keresztül – Szegeddel összekötő vonal. Az új, 115 km-es vaspálya 1855-ös átadásával Moson vármegye is kapott vasutat. Ez azonban még nem volt így teljes, hiszen Újszöny és Pest-Buda között nem volt közvetlen kapcsolat. A Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) 1884-re építtette ki, majd kezelte a kelenföld–újszónyi szakaszt, így a Duna jobb partján keresztül is volt már közvetlen vasúti összeköttetés Bécs és Budapest között.⁶ Ugyanakkor megjegyzendő, hogy a trianoni békediktátumig a két főváros között a Budapest–Párkány–Nána–Érsekújvár–Pozsony irány élvezett prioritást, ezen bonyolódott a forgalom nagy része.

Ezt követően a kiegyezés után folytatódott csak a két vizsgált vármegyében a vasutak kiépítése. Először az Északnyugat-Dunántúl két jelentős városa, Győr és Sopron között. Az egyik településről a másikba vasúton keresztül csak Bécs és Pest érintésével lehetett eljutni. Az 1870-es évektől több terv is napvilágot látott a vaspálya kiépítésével kapcsolatosan. Közülük a frankfurti Erlanger Viktor kapott 1872-ben előmunkálati engedélyt az által vizionált Győrtől Csornán, Nagycenken és Sopronon át egészen Ebenfurttig futó vonalra.⁷ Ennek gyors kivitelezését az 1873-es gazdasági válság kitolta. Erlangernek önerőből kellett elkezdenie az építkezést, majd 1875-ben sikerült végre Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút (GYSEV) néven részvénytársaságot alapítania. Ez az építkezés befejezését is lehetővé tette. Végül 1876-ban került sor a két város közötti vaspálya ünnepélyes átadására. Teljes viszonylatban, már Ebenfurttól Sopronon át Győrig pedig 1879-től lehetett közlekedni a 120,53 km-es vonalon. Ezt megelőzően az ország belsejéből Sopronba szállított árut – elsősorban gabonát – nem lehetett közvetlenül, csak a Déli Vasúton keresztül nyugatra szállítani. Innentől a vonal mellett található települések

⁴ Frisnyák 2001: 39.

⁵ 1883-tól Osztrák–Magyar Államvasút-Társaság

⁶ A budapest–újszónyi vasút megnyitása. *Vasuti és Közlekedési Közlöny* (a továbbiakban: VKK) 1884. július 13. 688.

⁷ 1872. évi XXVII. A Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az ország határáig vezetendő elsőrendű gőzmozdonyvasut kiépítéséről szóló törvénycikk. (<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=87200027.TV> – letöltés: 2021. január 18.)

agrárterményeit (gabona, cukorrépa) és az élő állatokat már az egész monarchián belül terítették.⁸

1884-re hozzávetőlegesen kiépültek a főként Széchenyi István koncepcióját tükröző, Pest-Buda-centrikus vasúthálózat országos jelentőségű fő- és mellékvonalai.⁹ Az újabb vasútvonalak kiépítésének jogi alapja az 1880-as évektől vált lehetővé a helyi érdekű vasutak építésének törvénybe iktatásával. Az 1880. évi XXXI.,¹⁰ majd az 1888. évi IV.¹¹ törvénycikkelyek rendelkeztek az „*olcsóbb vasutak*” kiépítéséről. A törvény szabályozta az ilyen vasút előkészületeinek, pénzügyi hátterének, megépítésének és működtetésének legfontosabb szabályait. E törvényekkel teremtődött meg a regionális és lokális közgazdasági igények kielégítését szolgáló hálózati fejlesztések jogi alapja.¹² Ennek első jeleként 1891-ben átadták a forgalomnak a – MÁV által üzemeltetett – 124,89 km-es pozsony(–porpác)–szombathelyi helyi érdekű vasutat. Ez a Magyar Nyugati Vasút Szombathely–Kiscell vonalának Porpác állomásából indult észak felé, Csornán keresztezte a GYSEV-, Hegyeshalomál a budapest–győr–burck an der leithai vonalat. Végül a 458 méter hosszú pozsonyi Ferenc József-hídon keresztül a pozsony-újvárosi pályaudvarba ágazott be.¹³ A Vág völgyéből Bécset kikerülve, Szombathely érintésével biztosított innen-től vasúti összeköttetést az adriai kikötőkkel.¹⁴

Sopron vármegyéjét is érintette az 1896-ban átadott, MÁV által kezelt Csorna–Pápai HÉV. A 36,4 km-es vicinális a termékeny Rábaközön haladt át. Pápa állomáson a teljes hosszában 1872-ben átadott, a Magyar Nyugati Vasút által kezelt szombathely–kiscell–veszprém–székesfehérvári vonalhoz kapcsolódott.¹⁵

⁸ Berényi 1997: 361.

⁹ Horváth 2018: 45.

¹⁰ 1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról.
(<https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=88000031.TV&targetdate=&printTitle=1880.+%C3%A9vi+XXXI.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikk&referer=1000ev> – letöltés: 2021. január 18.)

¹¹ 1888. évi IV. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről.
(https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=88800004.TV&targetdate=&printTitle=1888.+%C3%A9vi+IV.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikk&referer=http%3A//net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi%3Fdocid%3D89600029.TV&getdoc=1 – letöltés: 2021. január 18.)

¹² Horváth 2018: 50–51.

¹³ Az új pozsonyi híd. *Rábaköz* 1891. január 6. 3.

¹⁴ Kubinszky–Nagy–Turóczy 2009: 78–79.

¹⁵ I. m. 93.

Északnyugat-Dunántúl két regionális centruma, Sopron és Pozsony között már meglehetősen hamar, 1866-ben felmerült egy vaspálya kiépítésének ötlete.¹⁶ A kezdeményezést ismételtlen a monarchiából 1873-ban elinduló gazdasági krízis söpörte le az asztalról. Közel harmincévnyi várakozás után végül 1897-ben nagy érdekharok után sikerült csak a 66,21 km-es sopron–vulkapordány–kismarton–nezsider–pándorfalu–pozsonyi viszonylatot kiépíteni. A MÁV kezelésében lévő HÉV vonalának egyes részeit péage-szerződésen¹⁷ keresztül más vasúttársaságoktól (a sopron–vulkapordányi részt a GYSEV-től, a pozsony–pozsonyligetfaluit pedig Pozsony–Szombathelyi HÉV-től) kapta meg használatra.¹⁸

Sopron és Moson vármegyét is érintette a Fertő tó keleti partján már az 1880-as évektől vizionált vicinális kiépítése. Hosszú viták és érdekharok után e térségben a kiscell–eszterháza–fertőszentmiklós–pándorfalui irány valósulhatott meg, a termékeny Rábaközt és a Fertő keleti oldalán található termőterületeket kapcsolva be a gazdasági vérkeringésbe. Az 1897-ben átadott – a sopron – pozsonyi HÉV-vel szimbiózisban épülő és Pándorfalu és Nezsider között közös szakaszt használó¹⁹ – 110,16 km-es Fertővidéki HÉV kivitelezője és üzemeltetője a GYSEV lett.²⁰ A vicinális Pándorfalunál a Budapest–Párkány–Nána–Érsekújvár–Pozsony, Eszterháza–Fertőszentmiklóson a Győr–Sopron–Ebenfurt, Kiscellnél a Szombathely–Székesfehérvár, Répcelaknál a Pozsony–Szombathely vonalat keresztezte.²¹

Sopron és Vas vármegye között létesített kapcsolatot az 1908-ban átadott, MÁV által üzemeltetett Sopron–Kőszegi HÉV. A vasút terve már a bécsújhely–soproni vonal Nagykanizsa felé való továbbvezetése alkalmával felmerült. Ezt követően azonban jó ideig senki sem foglalkozott vele.²² A 20. század elején került csak újból elő a terv. Ennek betetőzéseként végül 1908 őszére készült el az 57,78 km-es vonal.²³ A vicinális a Déli Vasút sopron–szombathelyi vonalának Sopron és Kópháza közötti részét péage-szerződésen keresztül használta, tehát közvetlenül

¹⁶ Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Locomotiv. Eisenbahn von Pressburg nach oedenburg, eventuell nach Molnári. *Centralblatt* 1866. augusztus 4. 263.

¹⁷ Közös használatú vonal. Két vasút által – egymás között megállapított feltételek mellett – közösen használt vonal. In: Urbán 1984: 561.

¹⁸ Lásd részletesen: Horváth 2013: 43–67.

¹⁹ Lásd részletesen: Horváth 2018: 136–160.

²⁰ A fertővidéki vasut megnyitása. *Soproni Ujság* 1897. december 19. 290. 3.; Gürtlich–Székely 2014: 36.

²¹ Horváth 2018: 71–72, 81.

²² I. m. 171–180.

²³ Az új vasut. Műtanrendőri bejárás. *Soproni Napló* 1908. november 6. 255. 1–2.

nem ágazott be a soproni GYSEV-pályaudvarba, míg Kőszegnél a Kőszeg–Szombathelyi HÉV-hez kapcsolódott.²⁴

A vizsgált területet érintő utolsó helyiérdekű vasút átadására 1913-ban került sor. A teljes hosszában 93,69 km-es Kőszeg–Felsőlászló–Csepreg–Sárvári HÉV a Sopron–Kőszegi HÉV Felsőlászló állomásából indult, és Sopron vármegye déli részét is érintette. A MÁV kezelésében lévő vonal Büknél a Déli Vasút sopron–nagykanizsai, Hegyfalunál a pozsony–porpáci, Sárváron a szombathely–székesfehérvári, végül Zalabérnél az ukk–csáktornyai vonalat érintette.²⁵

Ez alapján megállapítható, hogy a vizsgált térség, főként Sopron vármegye a nagy háború kitörésére sűrű vasúthálózattal rendelkezett. Mindkét vármegyében kiépültek a fő- és mellékvonalak, amelyek a tranzitszerepükön túl a regionális és lokális igényeket elégítették ki.

Trianon és következményei

Az első világháborút lezáró, Versailles-ba összehívott békekonferenciára a magyar delegáció 1920. január 7-én érkezett meg gróf Apponyi Albert vezetésével. A küldöttség nem sokkal később meg is kapta a békeszerződés 14 pontból álló tervezetét, amely a legpesszimistább várakozásokat is felülmúlta.²⁶ Az antant 1920 februárjában egy bizottságot hozott létre a monarchia összes vasúti felszerelésének Szerb–Horvát–Szlovén Királyság, Csehszlovákia, Ausztria, Magyarország és Románia között való szétosztására.²⁷ Apponyiék ez és a tervezet ellen számos ellenérvet felsorakoztattak, de mindhiába.²⁸ A magyar vasutak sorsa rendkívül sanyarúvá vált 1920-ra. A háború alatti óriási igénybevétel eredményeként nagymértékű álagromlás következett be, és ezen felül még a román megszálló katonák is magukkal vitték a gördülőanyag és az infrastruktúra működtetéséhez szükséges eszközök nagy részét.²⁹ Néhány rossz állapotú gépet és teherkocsironcsot, ablaktalan és ajtók nélküli személykocsit hagytak csak a pályán.³⁰ A magyar kormány és békelegáció tudta, hogy a későbbi határvonalak meghúzásában döntő szereppel fognak bírni a szomszédos új államoknak a számukra fontos vasútvonalak megszerzésére vonatkozó igényei. Ezért fordult elő több ízben, hogy az új államok területére

²⁴ Horváth 2018: 81, 194.

²⁵ Kubinszky–Nagy–Turóczy 2009: 80–81.

²⁶ Romsics 2001: 168–174.

²⁷ Felosszák a volt monarchia vasuti felszereléseit. *Esztergom és Vidéke* 1920. február 4. 1.

²⁸ *A magyar béketárgyalások* 1920: 3–17.

²⁹ I. m. 109–112.

³⁰ Kelety 1921: 194.

került számos hasznos vasútvonal vagy forgalmi csomópont. A békedelegáció hiába sorakoztatott fel a vasúthálózat egységének megtartása mellett számos érvet, mint például, hogy a magyar vasúthálózatot a történelem során céltudatosan építették ki Budapest gazdasági és forgalmi központtal, a vidéki gócpontokat transzverzális vonalak kötik össze, e rendszer gazdaságos működtetése egy-éget kíván, sok csonka- és zsákvasút jönne létre így stb., ez mind süket fülekre talált.³¹ E delegáció a végleges szöveg átvétele után hazautazott, majd lemondott. Végül 1920. június 4-én a Grand Trianon-kastélyban került sor a 14 pontból álló békeszerződés aláírására magyar részről.³² Ez a korábbi 22 869 km-es vasúthálózatunk jelentős részét is az utódállamok javára ítélte meg. Így mindösszesen 8705,5 km-es (38%) vonalhossz (és 268 km keskeny nyomtávú vasút) maradt Magyarországon területén a korábbi állapothoz képest.³³

Mindeközben a nyugat-magyarországi kérdés is elkezdett kiéleződni. Ausztria élelmezési problémájának megoldását a korábban is már vitatott terület oda-csatolásától várták. Ez 1919 májusától a párizsi békekonferencián is téma volt. A Legfelsőbb Tanács végül elfogadta a terület Ausztriához való csatolását, a tényleges átvételre azonban csak a békeszerződés aláírása után kerülhetett sor, mivel az osztrákok nem rendelkeztek az ehhez szükséges katonai erővel.³⁴ Hosszas alkudozás és nemzetközi közbenjárás után a két félnek sikerült megegyeznie egymással Velencében. Ennek eredményeként 1920. december 14–16-án megtartották Sopron és környékének népszavazását a hovatartozást illetően. Itt végül az érintett lakosság többsége a Magyarország mellett maradásra voksolt. Ausztria tiltakozása ellenére így módosították az eredeti szerződést, amely innentől Sopron, a „hűség városa”, illetve az érintett nyolc falu (63 384 kat. hold földterület és 55 403 lakos került így vissza)³⁵ nélkül ismerte el Nyugat-Magyarország Ausztriához való csatolását.³⁶ 1922. január 1-jével létrejött Burgenland Sopron, Vas és Moson vármegye elcsatolt részeiből. Az új határok sok esetben régi járás- vagy településhatárokat követtek, de ritkán fordultak csak elő természetes határvonalak.³⁷

³¹ *A magyar béketárgyalások 1921: 159, 187.*

³² Ebben konkrétan rögzítették Magyarország új határait. Területe – Horvátországot nem számítva – 282 000 km²-ről, 93 000 km²-re csökkent. Lakóinak száma 18,2 millióról 7,6 millióra változott (Romsics 2001: 205–207, 229–230.).

³³ Eperjesi 1994: 159–160.

³⁴ Tóth–Jankó 2011: 378–379.

³⁵ Elkészült az új magyar–osztrák határ. *Sopronvármegye* (a továbbiakban: SV) 1922. december 19. 287. szám, 2.

³⁶ Tóth 2006: 37–48.

³⁷ Zsiga 1991:100–114.

A burgenlandi hegyes vidéken sohasem volt sűrű a vasúthálózat, 1923-ban mindössze 312 km. Egész Ausztria vasútjainak ez csak a 4,7%-a. A burgenlandi vasúthálózat így a legritkább volt az összes osztrák tartomány közül. Ebből a 312 km-ből 277,2 km-t tett ki a Sopron és Moson vármegyéből elcsatolt vasúthálózat, ahol 554,5 km maradt Magyarországon.³⁸ Ezt követően már csak az osztrák–magyar határvonal pontos kijelölésére volt szükség, amely némi korrekció után 1924. augusztus 18-ra a jegyzőkönyvek, térképek és okmányok aláírása után vált véglegessé.³⁹ Így 3965 km²-t csatoltak át Ausztriához, ami három vármegyét, Vast, Sopront és Mosont, és 13 járást érintett. Sopron vármegye így 3241 km²-ről 1810 km²-re, míg Moson 2041 km²-ről 1062 km²-re zsugorodott.⁴⁰ A két világháború közötti időszakban az osztrák–magyar határmeghúzás nem hozott olyan szigorú változásokat, mint a többi térségben, ahol az új államhatárok megszakították a korábban létező gazdasági és térségi kapcsolatokat, és elzárták egymástól a határ két oldalán élőket.⁴¹

Ebből kifolyólag a vasúti kapcsolatok is ekkor még többé-kevésbé fennmaradtak. A két vármegyében mindössze egy vasútvonal volt, amelyet nem érintett Trianon. A Pápa–Csornai HÉV-nek mindkét végpontja Magyarországon maradt, így ennek – ebben a formában – nem változott a szerepe. A MÁV kezelésében lévő vonalak közül a Budapest–Győr–Hegyeshalom–Bruck an der Leitha részt Hegyeshalom (trakciós határ) és Miklóshalma (Nickelsdorf) között vágta ketté az új határ. A nyugat felé vezető legforgalmasabb vasútvonal a Budapest–Érsekújvár (Nové Zámky)–Pozsony (Bratislava)–Bécs (Wien) tulajdonképpeni elvesztése után a Budapest–Győr–Hegyeshalom lett. A folyton növekvő kihasználtsága miatt kétvágányúsították először Budapesttől Győrig 1907-re,⁴² majd 1926-ra onnan Hegyeshalomra az országhatárig. A vonal fontosságát kiválóan mutatta, hogy Magyarországon az elsők között kezdték el a villamosítását. Először 1932-ben a Budapest–Komárom szakasszal, majd 1934-re már Hegyeshalomig is elkészült.⁴³ Így a két világháború között az egyik legjelentősebb nyugat felé irányuló tranzitvonallá vált.

A MÁV kezelésében lévő HÉV-ek közül a Pozsony–Szombathelyi HÉV-nek mindösszesen egy 18 km-es szakasza került az új utódállamhoz, Csehszlovákiához a ČSD (*Československé Státní Dráhy*) kezelésébe. Az eredetileg 124,89 km-es vicinálíst Oroszvár és Pozsonyligetfalu (Petržalka) között vágta ketté az új határ.

38 Thirring 1923: 1.

39 Suba 1997: 80.

40 Éger 1991: 18.

41 Hardi–Nárai 2001: 109.

42 A kelenföld–győri második vágány. VKK 1907. május 30. 62. szám, 483.

43 Majdán 2014: 121.

Innentől leginkább a magyar részen, Szombathely és Hegyeshalom között folyt rajta a közlekedés.⁴⁴ A Sopron–Pozsonyi HÉV egy igazán speciális vicinális volt a vizsgáltak közül, ugyanis az új államhatárok nem kettévágták, hanem harmadolták. Egy része Magyarországon maradt, legnagyobb része Ausztriához (69 km) került, míg egy kisebb szakasza (1 km), egyúttal egyik végpontja Csehszlovákiához.⁴⁵ A helyi érdekű vasútra így az új politikai körülmények között sok jó nem várt ebben a részvénytársasági formában. A forgalom újraindult rajta, és 1922-ben már a Budapest–Sopron–Kismarton–Schneeberg–Semmering–Bécs közvetlen gyorsvonat is erre közlekedett.⁴⁶ Ez is jelezte, hogy a Sopron–Pozsonyi HÉV három országhoz tartozó vaspályájának korábbi funkciói és használata megváltoztak. Nem a Sopron és Pozsony közötti közvetlen összeköttetésként szolgált tovább, hanem Bécs felé kezdett el gravitálni. A vaspálya javarésze a BBÖ (*Bundesbahnen Österreich*) hálózatába integrálódott, ezáltal az kezelte,⁴⁷ majd végül 1934-ben megtörtént a részvénytársaság felszámolása is.⁴⁸

A Sopron–Kőszegi HÉV helyzete Trianon után speciálisan alakult. Míg a két végpontja (11 km) Magyarországon maradt, addig a köztes vaspálya (45,2 km) Ausztriához került.⁴⁹ A magyar és osztrák fél között ezt követően folyamatosak voltak a tárgyalások. Egy 10 évre szóló egyezmény értelmében e vasút üzemét a BBÖ vette át,⁵⁰ hiszen mindösszesen 11 km maradt belőle Magyarországon.⁵¹ Az osztrák vasút szerelvényei a két végpontba, Sopronba és Kőszegre is bejárhattak. A soproni területen zárt vonatokkal kellett átmenetet biztosítani számukra. Ebből a rendelkezésből kifolyólag ezeken a vonatokon sem útlevél-, sem vámvizsgálatra nem volt szükség.⁵² A magyar átmeneti személyforgalom csak 1921. december 30-tól indulhatott újra soproni útlevélvizsgálattal.⁵³ Könnyítést jelentett a közleke-

⁴⁴ Kubinszky–Nagy–Turóczy 2009: 79.

⁴⁵ Tisza 1997: 61

⁴⁶ Gyorsvonat Budapest–Sopron–Kismarton–Schneeberg–Semmering–Bécs közt. *Magyarország* 1922. június 11. 131. szám, 17.

⁴⁷ A „Magyar–osztrák személy- és podgyászforgalom” című díjszabás B) füzetének, valamint az ahhoz megjelent I. és II. pótléknak életbe-léptetése. *VKK* 1923. szeptember 30. 44. szám, 1.

⁴⁸ Meghívó. A Sopron–Pozsonyi helyi érdekű vasút részvénytársaság felszámolás alatt. *Budapesti Közlöny* (a továbbiakban: BK) 1934. július 5. 149. szám, 6.

⁴⁹ Tisza 1997: 61.

⁵⁰ MNL GYMS SL VI/404. 201. sz. körrendelet, 1921. december 27.

⁵¹ Vasuti egyezmény Ausztriával. *VKK*, 1922. január 29. 5. szám, 30.

⁵² Tízéves vasuti egyezményt kötöttünk az osztrákokkal. *Magyarország* 1922. január 22. 18. szám, 9.

⁵³ MNL GYMS SL VI/404. 7. sz. körrendelet, 1922. január 5.

désben az 1922. május 10-től végérvényesen életbe lépő útlevelementesség.⁵⁴ A GYSEV már 1921 decemberétől tárgyalásokat folytatott Ausztriával a Sopron–Kőszegi HÉV átvételéről,⁵⁵ amelynek eredményeként a vonat- és vontatási szolgálatot a vasúttársaság látta el 1930-ig.⁵⁶ A megállapodást követően a vonattovábbításhoz szükséges mozdonyokat, személykocsikat és személyzetet a GYSEV soproni fűtőháza és állomása adta. Így e szerelvények Soprontól egészen Kőszegig, és vissza közvetlenül közlekedtek. E vonalra németül beszélni és írni tudó személyzetet lehetett csak beosztani.⁵⁷ Végül hosszú vita után a nemzetközi bíróság az országhatár és Kőszeg közötti vonalrészét is a BBÖ-nek juttatta.⁵⁸ Majd Ausztria 1929-ben a sopron–kőszegi vasút magyar vonalainak a jogát is megkapta,⁵⁹ így folyt rajta tovább a közlekedés a vizsgált időszakban leginkább Bécs felé gravitálva.

A (Kőszeg–)Felsőlászló–Csepreg–Sárvári HÉV-en a forgalom csak időlegesen állt le a bel- és külpolitikai események miatt. A Felsőlászló (Oberloisdorf) és Locsmánd (Lutzmannsburg) közötti rész Trianont követően Ausztriához került, ez utóbbi és Répcevis között húzódott innentől a határ. A forgalmat a 10 km-es osztrák részen 1931-ig a GYSEV bonyolította le, míg magyar oldalon a forgalmi végpontot Répcevis jelentette. A határeltolás talán ezen a vonalon okozta a legnagyobb kárt a vizsgált időszakban, hiszen a két ország forgalma itt elkezdett kettéválni.⁶⁰

Trianon után az Ausztriához csatolt sopron–bécsújhelyi vonal a csatlakozó osztrák vonallal egyazon magánvasúti társaságnak, a Déli Vasútnak a tulajdona volt, de az országhatártól a társaság magyar üzletágának kezelésében. A társaság vonalai négy államhoz (Ausztria, Magyarország, Szerb–Horvát–Szlovén Királyság, Olaszország) kerültek. A területátcsatolással érintett szakaszon az alkalmazottak többsége német, kisebb része horvát anyanyelvű volt. Magyar lehetett azonban a tisztviselőszemélyzet zöme, különösképp Sopron és Harka–Kópháza állomáson. A végleges határ Ágfalva és Lépesfalva (Loipersbach im Burgenland) között vágta el a vonalat, ebből Magyarországon 6,34 km maradt mindösszesen. Az érintett

⁵⁴ Május 10-től útlevél nélküli szabad forgalmunk lesz Ausztriával. *Dunántúl* 1922. május 6. 102. 1.

⁵⁵ A Győr–Sopron–Ébenfurti Vasút átveszi a sopron–kőszegi vonalat. *Pesti Napló* 1923. június 25. 19. szám, 8.

⁵⁶ Kubinszky–Nagy–Turóczy 2009: 85; Kövér 1983: 205.

⁵⁷ MNL GYMS SL VI/404. 201. sz. körrendelet, 1921. december 27.

⁵⁸ Kövér–Pammer 1995: 500–517.

⁵⁹ A kőszeg-soproni vasút magyar vonalainak tulajdonjogát is Ausztria kapta meg. *Vasvármegye* 1929. július 27. 3.

⁶⁰ Kubinszky–Nagy–Turóczy 2009: 81.

államok 1923-ban megegyeztek a Déli Vasút újjászervezéséről, amelynek az új neve Duna–Száva–Adria Vasúttársaság lett.⁶¹ Ausztria az 1923-as vasúti törvény szempontjait érvényesítette, amikor 1924. január 1-jétől a területén maradt déli vasúti vonalakat állami tulajdonba vette, és besorolta a BBÖ bécsi igazgatóságának vonalai közé.⁶² A társaság magyar vonalai és személyzete a veszteségesség miatt végül 1932-ben állami kezelésbe kerültek.⁶³ A vizsgált vonalon a forgalom a kezdeti korlátozások után a két világháború között zavartalanul bonyolódott a BBÖ kezelésében.⁶⁴

A GYSEV hálózatát Sopronnál vágta el az új határ (27 km került át Ausztriába, 93 km maradt), a kezelésében lévő Fertővidéki HÉV-ét (45 km került Ausztriához, 64 km maradt) pedig Mekszikópuszta és Pomogy (Pamhagen) között. 1918 után egyik vonalon sem állt le a forgalom, csupán útlelvizsgálatot vezettek be az új határokon.⁶⁵ 1921-ben voltak kisebb fennakadások, mivel mindkét vonal osztrák részén a BBÖ vette át a forgalom lebonyolítását.⁶⁶ December 7-étől a sopron–ebenfurti vonalon a személyforgalmat,⁶⁷ december 15-től az eszterháza–pándorfalui (Parndorf) szakaszon a személy- és áruforgalmat azonban újra felvették.⁶⁸ A magyar és osztrák vasúttársaság, illetve állam között már 1921 decemberétől folyamatosan folyt az egyezkedés,⁶⁹ mert az osztrák félnek deficitese volt az üzemeltetés, és nem rendelkezett kellő számú könnyű mozdonnyal a vonalak forgalmának ellátására. Ezt aztán a GYSEV biztosította számára. Ezenfelül a soproni népszavazás is bonyolította a helyzetet, mivel – az osztrák vonal forgalmi szempontjából nélkülözhetetlen – Sopron eredetileg Ausztriához került volna Burgenland tartományi székhelyként.⁷⁰ A referendum végül megváltoztatta ezt. Sopron keresztül ezután ausztriai korridorvonalak közlekedtek osztrák személyzettel és vámközeggel. Ezekről a zárt vonatokról magyar területen leszállni, illetve árut kiadni nem lehetett.⁷¹ Emellett bevezették a Sopronon keresztül lebonyolítandó

⁶¹ Kalocsai 2020: 229.

⁶² Lovas 1997: 18–31.

⁶³ Nagy 1995: 23.

⁶⁴ Lovas 1997: 32.

⁶⁵ Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút, Fertővidéki Helyi Érdekű Vasút. *BK* 1920. augusztus 8. 181. szám, 7.; Zwickl 2011: 85.

⁶⁶ Az osztrákok elbocsátják a nyugatmagyarországi vasutasokat. *Csonkamagyarország* 1921. október 9. 87. szám, 1.

⁶⁷ MNL GYMS SL VI/404. 189. sz. körrendelet, 1921. december 5.

⁶⁸ MNL GYMS SL VI/404. 104. sz. körrendelet.

⁶⁹ Az osztrák és a magyar vasutak kiküldöttei között. *VKK* 1921. december 11. 51. szám, 268.

⁷⁰ Burgenlandnak nem találunk fővárost. *SV* 1922. augusztus 30. 195. szám, 3.

⁷¹ A soproni területen. *Pesti Hirlap* 1922. január 22. 18. szám, 14.

osztrák személy- és áruforgalomra a vám- és útlevelementességet is.⁷² A GYSEV dolgozói ezzel egy időben szintén útlevelementességet kaptak, vasúti arcképes igazolványukkal szabadon járhattak át a határon munkavégzés céljából.⁷³ 1922. február 23-tól ismételten a GYSEV látta el az osztrák vonalán is a pályafenntartási feladatot magyar személyzettel, az állomási szolgálatot viszont a BBÖ még 1923-ig.⁷⁴ A vállalat jogi és forgalmi kérdéseit végül az 1923-as osztrák–magyar államszerződés rendezte.⁷⁵ Ennek értelmében a budapesti székhelyű társaság 1923-ban üzemfőnökséget nyitott Kismartonban (Eisenstadt) az osztrák vonalrész üzemeltetésének koordinálása céljából, de Budapesten maradt a részvénytársaság székhelye soproni üzemfőnökséggel.⁷⁶ A Fertővidéki HÉV jogi helyzete 1923. július 24-én rendeződött azzal, hogy az Osztrák Köztársaság Törvénytárában megjelent az üzemi engedélye, és ezzel a vonalrész elnyerte az osztrák magánvasutak jogát.⁷⁷ A GYSEV a teljes vonalának kezelését 1923. augusztus 1-től kapta vissza.⁷⁸ Így a vállalat ausztriai vonalait önmaga kezelhette, azok közvetlen irányítására pedig rendelkezésre állt a kismartoni⁷⁹ – majd 1933-tól a vulkapordányi (Wulkaprodersdorf) – üzletvezetőség. Az engedély kimondta, hogy a vontatási és vonatkísérleti szolgálatot a magyar vonal személyzete látja el az osztrák részen is. Az erre kijelölt embereknek ismerniük kellett a német nyelvet, az osztrák utasításokat, és a szolgálatuk alatt osztrák egyenruhát viseltek. A GYSEV mint magánvasút szinte egyedülként alig szenvedte meg a monarchia felbomlását. Ez azért történhetett, mert egyik állam szervezetéhez sem tartozott, tulajdonosai – a vasút egyben maradásában érdekelt – osztrák, belga, német tőkések és pénzintézetek voltak.⁸⁰

Habár a határok eltolása átalakította a természetes térszerkezetet ebben a régióban is, a két világháború között ez még nem okozott nagyobb problémákat, csak megnehezítette a rugalmas átjárást és az élő kapcsolatok tartását. A gazdasági nehézségekkel küzdő Ausztriában virágzott az élelmiszer-csempészet. Ez abból is fakadt, hogy Burgenland természetes piaca volt korábban Sopron és Moson vármegyék Magyarországon maradt részeinek.⁸¹ Sopront joggal nevezték a korszakban

⁷² Zwickl 2011: 72–78.

⁷³ A m. kir. belügyministernek 45,440/1921. B. M. számú rendelete. *Belügyi Közlöny* 1921. július 17. 30. szám, 1284.

⁷⁴ MNL GYMS SL VI/404. 159. sz. körrendelet, 1922. február 30.

⁷⁵ Locsmándi 2009: 141.; Gürtlich–Székely 2017: 71.

⁷⁶ Új vasúti üzletvezetőség. *Szózat* 1923. március 11. 57. szám, 5.

⁷⁷ Keller László: Újjáéledő kisvasúti romantika. *Új Impulzus* 1987. január 24. 2. szám, 53.

⁷⁸ Fertővidéki helyi érdekű vasút. *VKK*, 1923. szeptember 9. 41. szám, 411.

⁷⁹ MNL GYMS SL VI/404. 48. sz. körrendelet, 1923. február 19.

⁸⁰ Lovas 1969: 840.

⁸¹ Horváth 2020: 206.

„csempészvárosnak”.⁸² Erre válaszként az élelmiszerek kivitelét szállítási igazolványhoz kötötték, ami ezt megpróbálta gátolni.⁸³

A vasúti forgalom és a kereskedelmi, gazdasági kapcsolatok a vizsgált térségben a két világháború között folyamatosan javultak. Ennek bizonyítéka az 1930-ban kelt, *„A kölcsönös vasúti forgalomban az átmeneti és csatlakozási viszonyok szabályozása tárgyában a Magyar Királyság és az Osztrák Köztársaság között kötött Államszerződés”* is.⁸⁴ A határ 1938-ig nyitottnak volt mondható, ugyanakkor mindkét térségben eltérő irányú fejlődés indult el. Az Anschluss után a DRB (*Deutsche Reichsbahn*) átvett minden feladatot a BBÖ-től. Bár a DRB és a GYSEV üzletvitelében papíron nem következett be változás, az osztrák és a magyar vasutasok addigi jó viszonya megromlott. Mivel a MÁV és a GYSEV vonalai a 2. világháború alatt is fontos logisztikai, stratégiai szerepet kaptak, a hadiforgalom miatt 1944-től kezdve a szövetségesek folyamatosan bombázták ezeket a vasutakat is, így óriási károkat szenvedtek.⁸⁵

Befejezés

Mindent összegezve megállapítható, hogy az egykori Sopron és Moson vármegyék viszonylag sűrű vasúthálózatát meglehetősen nagy mértékben szabdalták szét a Trianon utáni új határok. A vizsgált vaspályák közül mindösszesen egyet nem érintett a határeltolás. A többi – új – szomszédos állammal ellentétben Ausztriával a két világháború között békés viszony alakult ki elősegítve a két ország közötti korábbi gazdasági, társadalmi és vasúti kapcsolatok reorganizálását is. Ez ebben az időszakban még többé-kevésbé működött is. Mindazonáltal több (mellék)vonal funkciója és szerepe is megváltozott. Az Ausztriához csatolt részek leginkább Bécs felé gravitáltak már, a magyar csonka vonalak pedig több esetben zsákvonallakká váltak. A fővonalak és a GYSEV – mint magán-vasúttársaság – szenvedték meg legkevésbé ezt, amelyeken zavartalanul és egyre emelkedő volumennel folyt tovább a közlekedés.

⁸² Vámőrök razziája a bécsi vonaton. SV 1922. december 20. 288. szám, 3.

⁸³ MNL GYMS SL VI/404. 126. sz. körrendelet, 1922. április 12.

⁸⁴ 1931. évi XXIII. törvénycikk a Budapesten 1930. évi június hó 30-án kelt magyar-osztrák vasúti forgalmi államszerződés becikkelyezéséről. (<https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?-docid=93100023.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D40> - letöltés: 2021. január 20.)

⁸⁵ Zwickl: 2011: 122–131.

Források

Levéltár

Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron megye Soproni Levéltára. VI/404.
Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Soproni Igazgatósága 1872–1948. (MNL
GYMS SL VI/404.)

Sajtó

Belügyi Közlöny 1921.
Budapesti Közlöny 1920, 1934.
Centralblatt 1866.
Csonkamagyarország 1921.
Dunántúl 1922.
Esztergom és Vidéke 1920.
Magyarság 1922.
Pesti Hírlap 1922.
Pesti Napló 1923.
Rábaköz 1891.
Soproni Napló 1908.
Soproni Ujság 1897.
Sopronvármegye 1922.
Szózat 1923.
Új Impulzus 1987.
Vasuti és Közlekedési Közlöny 1884, 1907, 1921–1923.
Vasvármegye 1929.

Publikált források

A magyar béketárgyalások. Jelentés a magyar békeküldöttség működéséről Neuilly S/S-ben, 1920. januárius–március havában. I. köt. Budapest, 1920.
A magyar béketárgyalások II. kötet. Jelentés a magyar békeküldöttség működéséről Neuilly S/S-ben 1920 januárius–március havában. Budapest, 1921.
Kelety Dénes 1921: A megcsonkított államvasutakról. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 1921. június 26. 194.
Thirring Gusztáv 1923: „Burgenland” osztrák uralom alatt. *Magyarság* 1923. augusztus 18. 185. szám 1.

Online adatbázis

<http://net.jogtar.hu>

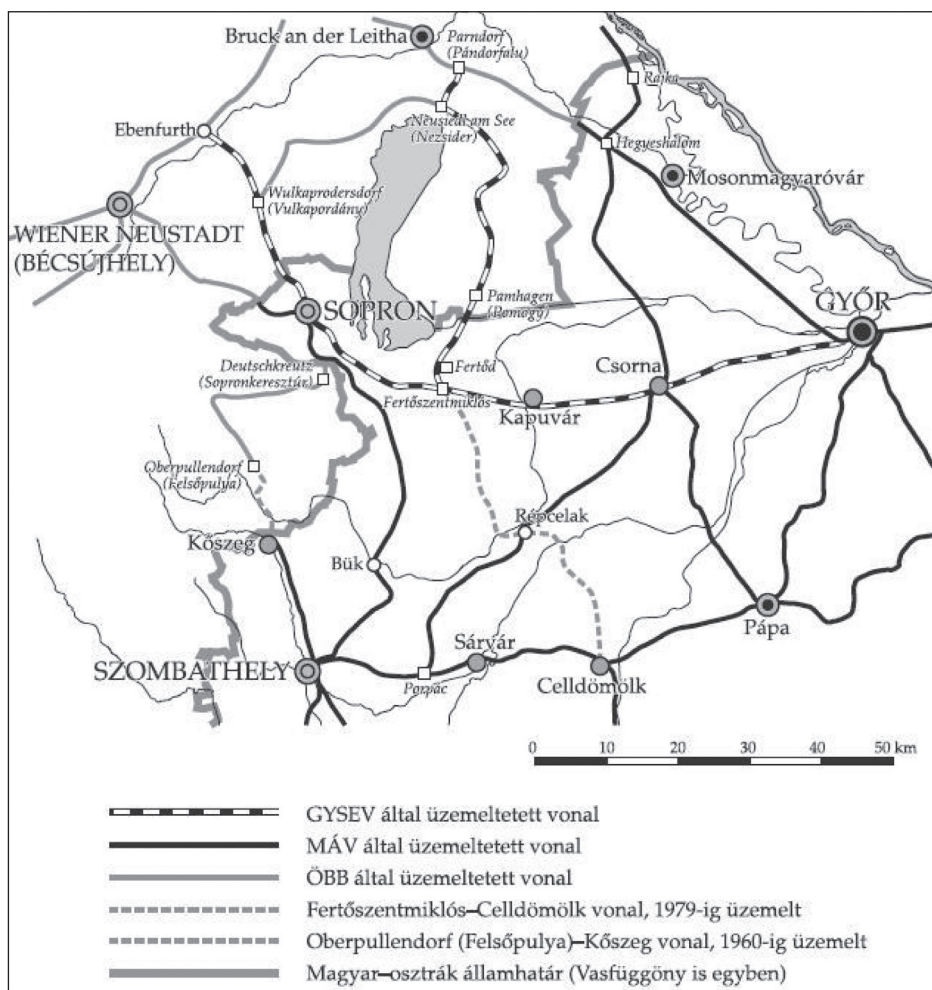
Hivatkozott irodalom

- Berényi János 1997: 125 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. 100 éves a Fertővidéki HÉV Rt. *Közlekedéstudományi Szemle* (47.) 10. 361–365.
- Czére Béla 1989: *A vasút története*. Budapest.
- Eperjesi László 1994: Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1938 között. In: Hüttl Pál (szerk.): *A Közlekedési Múzeum évkönyve*. IX. Budapest, 141–180.
- Éger György 1991: *A burgenlandi magyarság története*. Budapest.
- Frisnyák Zsuzsa 2001: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest.
- Gürtlich, H. Gerhard – Székely Csaba 2014: *Zugkraft im Nordburgenland. Die Neusiedler Seebahn*. Wien.
- Hardi Tamás – Nárai Márta: A határ menti területek jellegzetességeinek átalakulása a 20. század végi Magyarországon. *Tér és Társadalom* (15.) 2. 107–130. (<https://doi.org/10.17649/tet.15.2.805> – letöltés: 2022. április 24.)
- Horváth Csaba Sándor 2013: A sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete. *Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat* (14.) 52. 43–67.
- Horváth Csaba Sándor 2018: *Sopron környékén zakatoló vicinálisok a kezdetektől 1920-ig*. Győr.
- Horváth Csaba Sándor 2020: A GYSEV, a Sopron környéki HÉV-ek és Trianon. *Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle* (3.) 179–212.
- Kalocsai Péter 2020: A trianoni béke hatása Vas vármegye közlekedésére. *Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle* (3) 213–261.
- Kövér István 1983: *A Kőszeg környéki vasutak története 1883–1983*. Szombathely.
- Kövér István – Pammer László 1995: A sopron–kőszegi HÉV. In: Kövér István (szerk.): *Százéves a vasútigazgatóság Szombathelyen. Vasútvonal történetek*. II. kötet. Szombathely, 500–517.
- Kubinszky Mihály – Nagy Tamás – Turóczy László 2009: *Ez a vonat elment. Adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonalak történetéhez*. Budapest.
- Locsmándi Szabolcs 2009: A határon átnyúló vaspálya. A GYSEV fejlődése és szerepe a határ menti kapcsolatokban Eisenstadt (Kismarton) – Sopron térségben. *Tér és Társadalom* (23.) 2. 135–153. (<https://doi.org/10.17649/tet.23.2.1239> – letöltés: 2022. április 24.)

- Lovas Gyula 1969: Kilencven éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. *Közlekedési Közlöny* (25.) 45. 839–841.
- Lovas Gyula 1997: A Bécsújhely–Sopron vasútvonal 150 esztendeje. *Soproni Szemle* (51.) 4. 306–334.
- Majdán János 1997: *Helyiérdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon*. Budapest.
- Majdán János 2014: *A közlekedés története Magyarországon, 1700–2000*. Pécs.
- Nagy Tamás 1995: A Déli Vasút rövid története. *Belvedere Meridionale* (7.) 3–4. 18–26.
- Romsics Ignác 2001: *A trianoni békeszerződés*. Budapest.
- Suba János 1997: A magyar–osztrák határ kitűzése és határokmányai. In: Turbuly Éva (szerk.): „Magyarok maradtunk” 1921–1996. *Konferencia a soproni népszavazásról* (Sopron, 1996. december 12.). Sopron, 71–82.
- Tisza István 1997: A magyarországi vasúthálózat állapota és változásai 1915–1944 között. In: Kovács László (főszerk.): *Magyar vasúttörténet. 5. köt. 1915-től 1944-ig*. Budapest, 50–69.
- Tóth Imre 2006: *A nyugat-magyarországi kérdés 1922–1939. Diplomácia és helyi politika a két háború között*. Sopron.
- Tóth Imre – Jankó Ferenc 2011: Az osztrák–magyar határtérség történelme és politikai földrajza. In: Németh István – Fiziker Róbert (szerk.): *Ausztria a 20. században. Az „életképtelen” államtól a boldogok szigetéig*. Budapest, 377–403.
- Zwinkl, Ludvig 2011: *GySEV die Raaberbahn. Brücke zwischen Ost und West. Betriebsgeschichte der österreichischen Linien*. Wien.
- Zsiga Tibor 1991: *Burgenland, vagy Nyugat-Magyarország? Burgenland, oder Westungarn? Oberwart*.

Melléklet

1. kép. Sopron és Moson vármegye vasútjai és Trianon



Forrás: Készítette: dr. Jéger Gábor és Nagy Béla