

Az első világháború utáni vasúti változások az osztrák–magyar határ mentén¹

A feldolgozott téma fontos, időszerű és érdekes. Fontos, mivel a vasúti közlekedés változásait írja le az I. világháborút követő években. Időszerű az I. világháború 100 éves évfordulójára írt tanulmányok sorában. Érdekes a háború egy régió, az osztrák-magyar határ közlekedésére – kiemelten a vasúti – gyakorolt hatásainak elemzése és értékelése.

DOI 10.24228/KTSZ.2019.6.2

Kalocsai Péter

ELTE Savaria Egyetemi Központ
BDPK Történelem Tanszék
e-mail: kalocsai.peter@sek.elte.hu

1. BEVEZETÉS

Közismert, hogy Magyarország az első világháborút követően a vesztes országok közé tartozott. A háború okozta válsághelyzetben politikai változások sora következett be: az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlása, őszi-rózsás forradalom, köztársaság kikiáltása, baloldali fordulat: proletárdiktatúra (Tanácsköztársaság), majd jobboldali fordulat, király nélküli királyság, közben honvédő háború a megszálló (cseh, román, szerb stb.) csapatokkal szemben. Az első világháborút lezáró békekötések következtében Magyarország elveszítette a nyugati határsávját (Őrvidék). E területen alakult meg 1922. január 1-jén Ausztria Burgenland tartománya. A terület elcsatolása elleni tiltakozásul tört ki a nyugat-magyarországi felkelés 1921. augusztus 28. és november 4. között.

A tanulmány bemutatja, hogy miként hatottak az említett politikai változások az új osztrák–magyar határ menti térségre, annak vasúthálózatára, főleg a régió legnagyobb vasúti csomópontjára, Szombathelyre, valamint a lakosság mindennapjaira. Jelen tanulmány anynyiban újszerű, hogy a szóban forgó vasútvonalak történetével foglalkozó szakirodalmak inkább az építéstörténetekre koncentrálnak, s csak kevésbé érintik a vizsgált időszakot és szempontokat. A jelenleg használatos nemzetközi gépkocsi jelek segítenek eligazodni abban, hogy a tanulmányban említett – esetleg kevésbé ismert – települések ma mely országokban találhatóak.

2. AZ ÚJ HATÁROK ÉS A VASUTAK

Az első világháború után meghúzott új határok több nyugat-magyarországi vasútvonalat kettévágtak, felszabdaltak vagy megcsonkítottak. A területvesztések következtében a Magyarországot Ausztriával összekötő vasútvonalak mindegyikén rövidült a magyar fennhatóság alá eső szakasz. A vizsgált térségben esetenként olyan abszurd helyzetek álltak elő, mint például két magyar várost, Kőszeget és

¹ A Győrben 2019. március 21-22-én megrendezett Közlekedéstudományi konferencián elhangzott és a konferencia CD-kiadványában megjelent tanulmány közlése. Kalocsai Péter: Vasúti változások és hatásai az osztrák-magyar határ mentén az első világháború után. In: Gaál Bertalan – Horváth Balázs – Horváth Gábor (szerk.): Közlekedéstudományi konferencia, Győr. 2019.03.21-22. Győr, 2019. (CD). 17p.

Sopront vagy Kőszeget és Csepreget összekötő vasútvonalak – az osztrák vasúthálózathoz való kapcsolódás nélkül – Ausztriához kerültek, vagy a Sopron–Kismarton(Eisenstadt)–Pozsony(Bratislava) vaspálya feldarabolása, amelyen három ország osztozott.² A határmeghúzásoknál a vaspályák rentábilis működtetésének szempontjai nem, vagy csak kevésbé érvényesültek.

Kettévágott vasútvonalak:

- Győr(H)–Hegyeshalom(H)–Pándorfalu/Parndorf(A)–Bruck(A)–Bécs/Wien(A)
- Sopron(H)–Vulkapordány/Wulkaprodersdorf(A)–Lajtaújfalu/Neufeld an der Leitha(A)–Ebenfurt(A)
- Sopron(H)–Ágfalva(H)–Nagymarton/Mattersburg(A)–Wiener Neustadt/Bécsújhely(A)
- Fertőszentmiklós(H)–Nezsider/Neusiedel am See(A)
- Szombathely(H)–Csorna(H)–Hegyeshalom(H)–Pozsony/Bratislava(SK)
- Szombathely(H)–Rohonc/Rechnitz(A)–Pinkafő/Pinkafeld(A)
- Körmend(H)–Németújvár/Güssing(A)
- Szombathely(H)–Körmend(H)–Gyanafalva/Jennersdorf(A)–Graz(A)

Felszabdalt vasútvonalak:

- Sopron(H)–Kismarton/Eisenstadt(A)–Pozsony/Bratislava(SK)
- Kőszeg(H)–Felsőpulya/Oberpullendorf(A)–Sopron(H)
- Kőszeg(H)–Felsőlászló/Oberloisdorf(A)–Csepreg(H)–Sárvár(H)

A vasútvonalak könnyebb és rentábilis működtethetősége, a városok vonzáskörzete, valamint a lakosság érdekében a magyar küldöttség a béketárgyaláson a XXVII. jegyzékében külön kérte a Kőszeg–Sopron vasútvonal teljes egészében magyar fennhatóság alatt való hagyását, illetve a Sopron–Pozsony és a Szombathely–Pozsony vasútvonalak Pozsonyligetfaluig magyar kézben hagyását. Utóbbi kérelem oka az volt, hogy Pozsonyligetfalunál ágazott el a Pozsony–Sopron és a Pozsony–Szombathely

vasútvonal.³ A megalapozott magyar kérélmeket nem támogatta a békekonferencia, a csehekét viszont igen. A trianoni békediktátum (306. cikk) ugyanis vonatjáratási jogot biztosított az újonnan létrehozott csehszlovák államnak Pozsonyból Szombathelyen át Fiumébe, ugyanakkor Magyarország nem kapott ilyen lehetőséget a szóban forgó adriai kikötő elérésére. (Fiume az elcsatolásáig Magyarország egyetlen tengeri kikötője volt.) A csehszlovák vonatátvezetési jog által érintett vasútvonalak: a kettévágott Pozsony–Szombathely vasútvonal, vagyis a Pozsony/Bratislava(SK)–Hegyeshalom(H)–Csorna(H)–Szombathely(H)–Zalaszentiván(H)–Nagykanizsa(H)–Murakeresztúr(H) útirányon az Adriai-tenger felé, Fiumébe/Rijekába(HR), valamint egy alternatív útirányon is, a Pozsony/Bratislava(SK)–Sopron(H)–Bük(H)–Szombathely(H) vasútvonalon – továbbiakban az előző útiránnyal megegyezve – szintén az Adria felé. A békeszerződés 305. cikke előírta, hogy Csehszlovákia kívánalmára Magyarország köteles a Pozsony–Szombathely–Nagykanizsa vasútvonalat megjavítani.⁴

A határváltozások által leginkább érintett vasúttársaságok a Déli Vasút (teljes nevén: Császári és Királyi Szabadalmazott Déli Vaspálya-társaság), amelynek vasútvonalai négy államhoz (Ausztria, Magyarország, Olaszország, Szerb–Horvát–Szlovén Királyság) kerültek, a GYSEV (Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút), a MÁV (Magyar Államvasutak) volt, valamint még néhány HÉV. Az államvasutaknak Szombathelyen üzletvezetősége működött, amelynek hatásköre Észak- és Nyugat-Dunántúlra terjedt ki. Az ország területvesztéseinek és az átszervezéseknek a következtében 1920-ban a vonalhálózata 1297 km hosszú volt, ezt az értéket az akkori hét üzletvezetőség közül csak a pécsié haladta meg.⁵ Az érintett államok 1923-

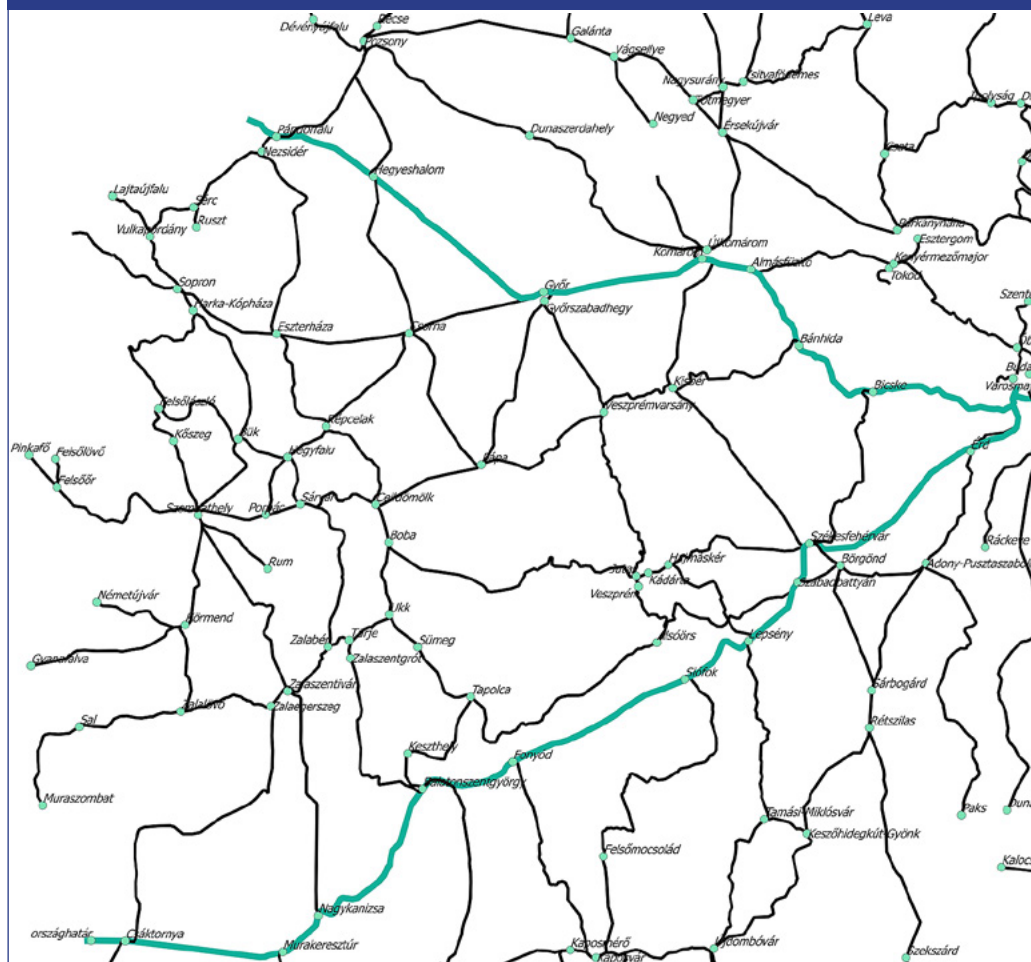
2 Horváth Csaba Sándor: Sopron környékén zakatoló vicinálisok a kezdetektől 1920-ig. Győr, 2018. 134., 136., 201. p.

3 Eperjesi László: Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1938 között. In: Hüttl Pál (szerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve. IX. köt. 1988–1992. Bp., 1994. (továbbiakban: Eperjesi, 1994) 150. p.

4 Az 1921. évi XXXIII. törvénycikk. A trianoni békeszerződés teljes szövege. 305-306. cikk. In: <http://www.magyarokolligium.hu/pdf/trianon4.pdf>. (megtekintve: 2019. febr. 6.); Eperjesi, 1994. 145., 156. p.

5 Mezei István (szerk.): A magyar vasút krónikája a XX. században. 2. kiad. Bp., 2009. 73. p.

1. térkép: Észak- és Nyugat-Dunántúl vasúthálózata 1913-ban. A térképet rajzolta: Frisnyák Zsuzsa



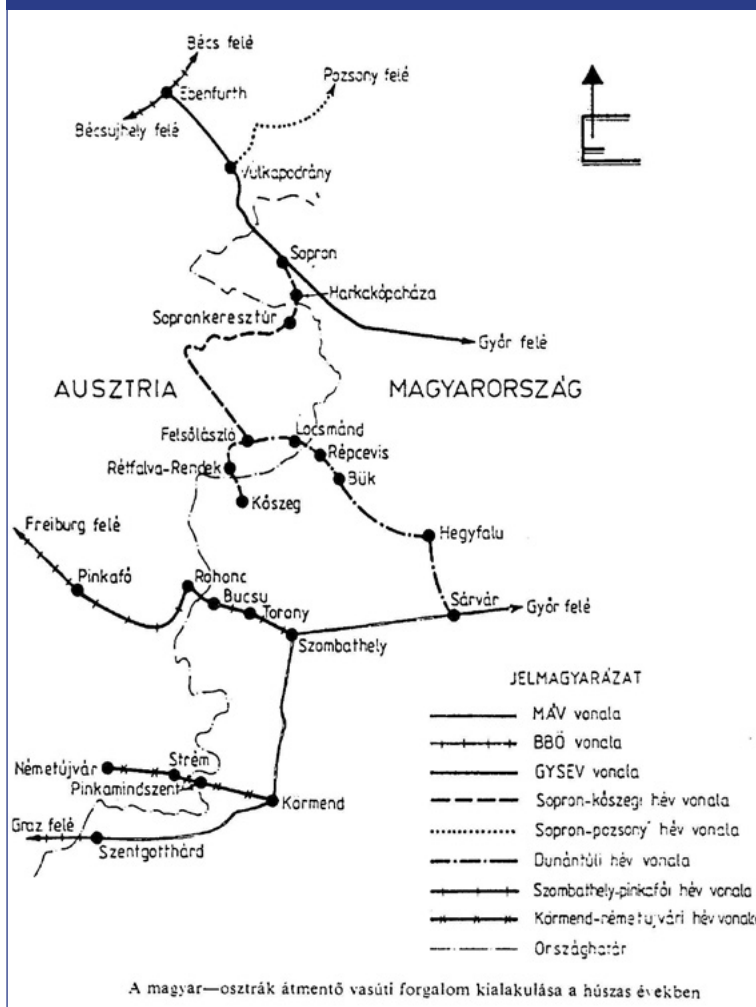
ban egyeztek meg a Déli Vasút újjászervezéséről, amelynek új neve Duna-Száva-Adria Vasúttársaság lett. A köznyelvben sokáig tovább élt a korábbi elnevezés (Déli Vasút).

3. TANÁCSKÖZTÁRSASÁG (1919. MÁRCIUS 31. – AUGUSZTUS 1.)

Még fél év sem telt el az első világháború befejezése után, amikor Magyarországon kommunista államcsínyre, proletárdiktatúra bevezetésére került sor. A Tanácsköztársaság idején a vasutak igazgatására megszervezték a Vasúti Direktóriumot, az üzletvezetőségeken

és az önálló műhelyekben a Vasúti Tanácsot, a közlekedési üzemeket, vállalatokat munkásellenőrzés alá helyezték. Néhány gőzmozdonyt az új rendszer színére, vagyis vörösre festettek. A Szombathelyi Vasúti Tanács 1919. április 25-én adta hírül, hogy a Forradalmi Kormányzótanács beszüntette valamennyi távolsági gyorsvonat közlekedtetését, ezért egy időre megszakadt a vasúti összeköttetés Vas megye és a főváros között is. Szombathely élelmiszerellátása érdekében megmaradt a forgalom Rohonc, Kőszeg, Hegyfalva és Kőrmend felé. A lakosság vasúti utazását ugyanakkor korlátozták, engedély kiállításá-

2. térkép: Az új osztrák–magyar határ által kettévágott vasútvonalak többsége. Forrás: Kövér István (szerk.): Száz éves a vasútigazgatás Szombathelyen. I. köt. Szombathely, 1995. 142. p.



Vas megye székhelye büszkélkedhet azzal, hogy a proletárdiktatúra megbuktatására a magyar vasutasság felé az első felhívást Szombathelyen tették közzé 1919. június 1-jén. A kibontakozó vasutassztrájknak, amely hamar átterjedt a környező vasúti csomópontokra (Celldömölk, Győr, Kőszeg, Sárvár, Sopron stb.) gazdasági és politikai kiváltó okai voltak. Ugyanakkor az ország nehéz helyzetében többek között követelték, hogy a Forradalmi Kormányzótanács olyan kormányt adjon át a helyét, amellyel az antant hajlandó tárgyalni. A tanácshatatlan nagy erővel törte le a sztrájkot. Szamuely Tibor népbiztos június 6-án páncélvonatával végigment a Szombathely–Kőszeg–Sopron vasútvonalon közben kivégeztetett sztrájkolókat, ellenforradalmárokat.⁶

hoz kötötték. 1919. június 6-ától szüneteltették Magyarországon a polgári áruforgalmat a vasúton. Ebben az időszakban Szombathelyt a fővárossal naponta két, Pozsonnyal, Sopronnal, Nagykanizsával, Kőszeggel, Körmennddel és Rummal napi egy-egy vonatpár kötötte össze. Ugyanakkor a Szombathely–Rohonc–Pinkafő vasútvonalon csak minden páratlan napon jártak vonatok. Június 27-én a helyi sajtó Szombathelyről Szentgotthárd–Gyanafalva és Muraszombat felé utazók számára is közölt menetrendet.

4. A VASÚTI KÖZLEKEDÉST BELYOLÓ TÉNYEZŐK

4.1. Közlekedési infrastruktúra

A háborús viszonyok miatt a közlekedési inf-

6 Kalocsai Péter: Vasúti változások és hatásai az osztrák–magyar határ mentén az első világháború után. In: Gaál Bertalan – Horváth Balázs – Horváth Gábor (szerk.): Közlekedéstudományi konferencia, Győr, 2019.03.21–22. Győr, 2019. (CD). (továbbiakban: Kalocsai, 2019.) 4-5. p.; Kövér István: Vasutassztrájkok a Szombathelyi Igazgatóság területén. Szombathely, 1994. (továbbiakban: Kövér, 1994.) 21-29. p.

rastruktúra állapota romlott. A vasutak és a közutak esetében is csak a legszükségesebb karbantartásokat végezték el. A vasúti pálya javításának nehézségei miatt sebességkorlátozásokat vezettek be. Csak 1921 októberében emelték fel 70 km/h-ra a gyorsvonatok sebességét.⁷ A „gyors tehervonatokat” a MÁV csak 1925-től járatta ismét „békebeli gyorsasággal.”⁸

4.2. Vasúti járművek

A belgrádi katonai konvenció (1918. nov. 13.) rendelkezése szerint a megszálló szövetséges csapatok számára és a szerb közlekedési eszközökben a háború következtében keletkezett hiány pótlására Magyarországnak biztosítani kellett 2000 db vagon és 100 db mozdony normál nyomtávolságú, valamint 600 db vagon, 50 db mozdony keskeny nyomtávolságú vasúti járművet.⁹ Rengeteg mozdony, személy- és tehervagon maradt a megszállt országrészekben, valamint a megszálló román csapatok több ezer vasúti járművet tulajdonítottak el.¹⁰ A trianoni békediktátum rendelkezéseinek következtében a vasúti kocsik fele, a mozdonyok negyede maradt csak magyar tulajdonban.¹¹ A megszálló csapatok és Trianon, vagyis az országcsönkítés miatt, több hullámban érkeztek magyar menekültek. Kellő számú üres lakás híján többnyire csak vagonokban tudták elhelyezni őket. Szombathelyen 20–40 vagont foglaltak le ebben az időszakban a menekültek. Magyarországon a vagonlakók száma folyton emelkedett, 1922. január 18-án 4500 kocsiiban, a vagonpark egyharmadában éltek kényszerűségből az elszakított részekről menekült vagonlakók.¹² „A román megszállás őket is hazátlanokká tette” – írta a Vasvármegye című napilap a két éve már a szombathelyi

pályaudvaron vagonokban élő erdélyi menekültekről.¹³ 1925 januárjában még megoldatlan volt a szombathelyi vagonlakók helyzete.

Kényszerűségből jellemző volt sérült személykocsik közlekedtetése: betört ablakok, az ajtókat nem lehet becsukni stb. 1921 januárjában az illetékes miniszter utasította a MÁV-ot, hogy a személykocsik világítását javítsák meg és gondoskodjanak a járművek kifogástalan rendbehozataláról. 1921 végétől a MÁV jelzés helyett Á. V. Hungária feliratot festettek a vasúti járművekre. A vizsgált időszakban mindvégig jellemző volt, hogy se a személy-, se a teherforgalom támasztotta igényekhez nem állt kellő mennyiségű vasúti jármű a rendelkezésre.¹⁴

4.3. Szénhiány – üzemanyaghiány

Szénhiány miatt gyakran korlátozni vagy szüneteltetni kellett a vasúti forgalmat – különösen télen. Ez hatással volt a postaforgalomra is, mert a vasút nem szállította a postát sem. A magyarországi szénbányák többsége idegen kézbe került. A Tanácsköztársaság miatt bojkott volt Magyarország ellen, külföldről nem kaptunk szenet. A korabeli vélemény az volt, hogy a vasúti forgalom csak akkor lesz biztosítható, ha a Pécs környéki bányák felszabadulnak a szerb megszállás alól. A szénhiány miatt gyakran nem fűtötték a személykocsikat, legfeljebb csak az éjszaka közlekedőket.¹⁵ A trianoni békediktátum rendelkezése alapján Magyarországnak – jóvátétel címén – 5 évig vontatószenet kellett szállítania a Szerb–Horvát–Szlovén Királyságnak.¹⁶

A súlyos problémával mind az illetékesek, mind a sajtó sokat foglalkozott. A Vasvármegye című napilap 1919 októberében a következőt írta: „Az üzletvezetőség mindent elkövet, hogy szenet szerezzen s megindíthassa a szünet-

7 A gyorsvonatok sebességét növelik. = Vasvármegye, 1921. okt. 26. 2. p.

8 A gyors tehervonatokat menetét. = Vasvármegye, 1925. jún. 5. 2. p.

9 Romsics Ignác (szerk.): Magyar történeti szövegyűjtemény, 1914–1999. I. köt. Bp., 2000. 67. p.

10 Eperjesi, 1994. 143. p.; Tisza István: A magyarországi vasúthálózat állapota és változásai 1915–1944 között. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet. 5. köt. 1915-től 1944-ig. Bp., 1997. 59. p.; Vagoncsere Ausztriával. = Vasvármegye, 1919. ápr. 30. 3. p.; Nem javul a vonatközlekedés. = Vasvármegye, 1920. márc. 21. 2. p.

11 Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája, 1750–2000. Bp., 2001. 156. p.

12 Kalocsai, 2019. 5. p.

13 A szombathelyi vagonlakók között. = Vasvármegye, 1922. dec. 6. 2. p.

14 Kalocsai, 2019. 5-6. p.

15 Kalocsai, 2019. 6. p.

16 Az 1921. évi XXXIII. törvénycikk. A trianoni békeszerződés teljes szövege. V. Függelék. 1.§. In: <http://www.magyarokollegium.hu/pdf/trianon4.pdf>. (megtekintve: 2019. febr. 6.)

telő vonatokat.¹⁷ A „kereskedelmi miniszter kilátásba helyezte, hogy a személyvonatokat fűteni fogják” – tudósított a szombathelyi sajtó egy évvel később.¹⁸ 1921. október 25-én arról adott hírt a Vasvármegye, hogy a MÁV még abban a hónapban „megkezdte a vasúti kocsik fűtését. Az idén tehát az utasok nem lesznek kitéve annak a veszedelemnek, hogy félig megfagyva szálljanak le a vasúti kocsikból.”¹⁹ 1922-ben már október 1-jén megkezdtek a személyvonatok fűtését. 1923 áprilisától viszont már nem fűtöttek, pedig előfordult, hogy hajnalra a fagy-pont közelébe hűlt le a levegő.²⁰

4.4. Vasúti személyzet

Kényszerűségből alacsonyán tartották a vasúti alkalmazottak bérét, ezért a vasutasok sztrájkjaira került sor, például a mozdonyvezetőkére 1923. augusztus 2-ától 4-éig. 1923-ban a MÁV vezetése belátta, hogy a vasutasok anyagi helyzetén javítani kell, de forráshiány miatt erre csak a létszámcsökkentésből adódó megtakarítás révén látott lehetőséget. A sztrájkok sorát színesítette a már említett proletárdiktatúra elleni (1919. június 1–6.) szervezkedés.²¹ A Tanácsköztársaságban aktív szerepet vállaló vasutasok ellen eljárás indult.²²

4.5. Az utazóközönség nehézségei

Korábban a Monarchia belső határának számítató osztrák–magyar határon könnyedén át lehetett kelni. Az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlása után határátlépési igazolvánnyal (egy alkalomra adták, 8 napig volt érvényes) lehetett csak az egyik országból a másikba utazni. Fehringtől Graz felé csak a grazi rendőr-igazgatóság által kiállított engedéllyel rendelkező utasok utazhattak tovább. A megszálló csapatok miatt is korlátozták a vonat-

forgalmat, például Fejér megye székhelyének román megszállása miatt egy ideig nem jártak a vonatok Szombathelyről Székesfehérvárra, illetve azon keresztül Budapestre – csak 1919. október 10-én indult újra a vasúti forgalom. Nagyon kedvezőtlen tényező volt, hogy a menetrendek gyakran változtak, a vasúti menetdíjak pedig állandóan emelkedtek, például 1920 júliusában 100%-kal. 1922. november 20-ától a személy- és a teherdíjszabást 100%-kal, a poggyász- és kutyaszállítást 200%-kal, az expresszáruét 300%-kal emelték. A szegény emberek számára szinte megfizethetlenné vált az utazás. Menetkedvezményekben csak kevesen részesültek: köztisztviselők, katonatisztek, vasutasok és családtagjaik (arcképes igazolványok). A munkások úgynevezett munkásbérletet válthattak, amely csak bejárásra (a munkahelyre és hazautazásra) jogosított. A menetkedvezményeket sem lehetett mindig igénybe venni, például 1922 novemberében a nagy zsúfoltság és a szénhiány miatt a Déli Vasút felfüggesztett minden kedvezményt – a mérsékelt árú, valamint a szabadjegyeket is – a Szombathely és Nagykanizsa között közlekedő valamennyi személyvonatán.

Gondot okozott a lakosságnak, hogy a vasút-társaságok mikor, milyen pénzt fogadtak el az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlása és a hatalomváltások miatt: a Monarchia felbomlása előtt nyomtatott kék pénzeket (korona), vagy a felbomlása után az Osztrák–Magyar Bank kliséivel Budapesten nyomtatott úgynevezett fehér pénzeket (korona), utóbbiak a Tanácsköztársaság ideje alatt hullámos hátlappal készültek.²³

4.6. A korabeli vasúti forgalom általános jellemzői

Hiába fejeződött be az első világháború, a boldog békeidők vonatforgalmát, járatsűrűségét nem tudták visszaállítani, megmaradt – a korabeli szóhasználatnál élve – a vasúti közlekedés „redukálása”. Csak töredéke közlekedett a személyszállító vonatoknak.²⁴ Míg 1912-ben naponta 90 személyszállító vonat indult, il-

17 Szénhiány miatt szünetelő vonatok. = Vasvármegye, 1919. okt. 29. 3. p.

18 Nem korlátozzák a Máv. forgalmát. = Vasvármegye, 1920. okt. 27. 3. p.

19 A vasúti kocsik fűtése. = Vasvármegye, 1921. okt. 25. 2. p.

20 Kalocsai, 2019. 6. p.

21 Csikós István: A magyar vasutak történetének fontosabb közlekedés- és gazdaságpolitikai eseményei 1915-től 1944-ig. In: Kovács László (szerk.): Magyar vasúttörténet. 5. köt. 1915-től 1944-ig. Bp., 1997. 49. p.; Kövér, 1994. 21–42. p.

22 Tisztogatás a vasútnál. = Vasvármegye, 1919. szept. 21. 3. p.

23 Kalocsai, 2019. 6. p.

24 Kalocsai, 2019. 7. p.

letve érkezett a szombathelyi vasútállomásra, addig²⁵ 1920 novemberében hétköznapokon csupán 36, és 1923-ban is még csak 52. A kevés teheráru miatt nem volt érdemes külön tehervonatokat járatni, főleg a mellékvonalakon. Gyakran csak vegyes (személy és teher együtt) vonatot indítottak, amelyek a közbenső állomásokon végrehajtott tolatások és a vasúti szerelvények összeállítása miatt rengeteget késtek, például a Szombathely közeli Rumból rendszeresen fél órát. A Szombathely–Kőszeg–Sopron vonalon csak egy vegyesvonat közlekedett 1921-ben. Nem volt ritka eset a tehervonatok vagonjainak feltörése, kifosztása sem.

A karácsonyi és az újévi (szilveszteri) időszakban a személyforgalmat rendre állították, kivételt képezett a Balaton expressz. 1919. december 23-án 24.00 órától 1920. január 2-án 24.00-ig szünetelt a személyszállítás a magyarországi vasútvonalakon (a Déli Vasúti és a MÁV Szombathelyt érintő vonalain is), a postát a tehervonatokkal továbbították.

A katonai és a hadifoglyokat szállító vonatok elsőbbséget élveztek. Utóbbiból több is átment a szombathelyi pályaudvaron, például 1919 novemberében olasz hadifoglyokat szállító vasúti szerelvény, 1920 júliusában pedig a Kelet-Szibériából jövő első hadifoglyovonat. A további Szombathelyt érintő hadifoglyokat szállító vasúti szerelvényekről a helyi sajtó is hírt adott. Ugyancsak elsőbbséget élveztek a különvonatok: például Horthy fővezéré 1919 szeptemberében, vagy Schnetzer Ferenc hadügyminiszteré az év októberében, IV. Károlyé az első királypuccs idején, 1921 tavaszán. Bizonyos rendezvények, ünnepek alkalmával ebben az időszakban is közlekedtettek különvonatokat, például Szombathelyről Kőszegre az 1920. évi nemzeti ünnepekre, a vasvári és a bucsuszentlászlói búcsúkra.

Jellemző volt a zsúfoltság. A vasúti kocsik tetején is utaztak a kevés személykocsi és férőhely miatt. Sokan lemaradtak a vonatokról, nem fértek fel. A MÁV Igazgatósága 1921 novem-

berében megtiltotta, hogy magánszemélyek nyitott tehervagonokban elhelyezett küldeményekkel utazzanak.²⁶ 1922-ben is a személyvonatok nagymértékű zsúfoltságáról cikkezett a szombathelyi sajtó: „*nagyon sok vonatról lemaradtak az utasok, annyira zsúfoltak voltak a kocsik ... még a helyiérdekű vasutakon is olyan sok volt az utas, hogy alig fértek be a kocsikba, s bizony még a lépcsőkön is álltak.*”²⁷ A problémával a vasút illetékeseit is megkeresték, szerrintük „*több személykocsira volna szükség.*”²⁸ A III. osztályú kocsik túlszúfoltsága miatt és az alacsony jövedelműek utazásának megkönnyítése céljából 1920-ban tervbe vették a IV. kocsiosztály bevezetését.²⁹ „*Az erre a célra megfelelő teherkocsikat most alakítják át*” – írta a szombathelyi sajtó 1922. október 7-én.³⁰

A kevés vonat indulása előtt a pénztáraknál tolongás, tömeg volt. A vonatközlekedés „*redukálása*” miatt éjjel nem indultak vonatok, ezért az átutazók nagy része az éjszakát a pályaudvarokon töltötte, zsúfoltak voltak a várótermek, a folyosók. Ez jellemző volt a szombathelyi pályaudvarra is, ahol a III. osztályú váróterem minden éjjel zsúfolásig megtelt, a II. osztályút éjszakára bezárták, ezért sokan kényszerűségből a folyosókon és a csarnokban éjszakáztak. Akik megengedhették volna maguknak – szabad szobák hiányában – sem tudtak szállodában megszállni.

Kényszerűségből a teherszállítást is többször korlátozták, ez általában nem vonatkozott az élelmiszer, a szén és a fa szállítására. A konszolidáció kezdetének tekinthető, hogy 1920. július 11-étől a MÁV valamennyi vonalán ismét jártak vonatok vasárnaponként is (addig csak hétköznapokon) – egy-egy vonatpár minden vonalon, a Déli Vasút Szombathely–Sopron vonalán csak augusztus 8-tól. Kivételt képezett a Körmend és Németújvár (Güssing) közötti

²⁶ Kalocsai, 2019. 7. p.

²⁷ A vasúti tarifaemelés nem csökkentette a személyforgalmat. = Vasvármegye, 1922. aug. 24. 3. p.

²⁸ A vasúti tarifaemelés nem csökkentette a személyforgalmat. = Vasvármegye, 1922. aug. 24. 3. p.

²⁹ Negyedik osztály a vasúton. = Vasvármegye, 1920. szept. 3. 3. p.; A vasúti forgalom korlátozása. = Vasvármegye, 1920. nov. 25. 1. p.

³⁰ Az államvasutak IV. kocsi osztályát. = Vasvármegye, 1922. okt. 7. 3. p.

²⁵ Kalocsai Péter: A dualizmus kori Szombathely. = Vasi Szemle, 1997. 5. sz. 622. p.; Kalocsai Péter: Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon, 1867–1914. Szombathely, 2011. 37. p.

vaspálya. Emiatt a környékbeliek reklamáltak, hogy a térség érdeke volna a vasárnapi járat, mert leginkább akkor érnének rá az elszakított területről átjönni Magyarországra.

Esetenként ekkortájt is megakasztotta a vasúti közlekedést az időjárás, például 1923 januárjában a nagy havazás. A szélvihar okozta hófúvások miatt, hótörések zárták el a szombathelyi pályaudvarról kivezető vágányokat. A vasutasokon és a katonaságon kívül a környék polgári lakossága is segítette a vasúti pályák szabaddá tételében. Az erőfeszítések ellenére Rum felé csak másfél napos szünet után indulhatott meg a vonatforgalom.³¹

5. VASÚTI FORGALOM A KETTÉVÁGOTT VASÚTVONALAKON

5.1. A Szombathelyt érintő nemzetközi vonatok

Ausztria jelentősebb városai közül a főváros Béccsel (Wien), Stájerország központjával, Graz-cal, valamint Bécsújhellyel (Wiener Neustadt) volt közvetlen vasúti összeköttetése Szombathelynek. Az említettekén kívül, még Vas megye székhelyén haladt át a cseh főváros, Prága (Praha) és az Adriai-tenger között közlekedő „korridor-gyorsvonat”. Egyesek számára zavaró tényező volt, hogy a graz–budapesti gyors, valamint a Balaton expressz egy időben érkezett a szombathelyi pályaudvarra, mert ekkor egy korabeli forrás szerint „az express néhány kocsját átkapcsolják a grazihoz és viszont, aszerint, hogy Sopron vagy Győrön át mennek Bécs, Prága vagy Budapest felé” – a kevésbé tájékozott utasok emiatt néha rossz vonatra szálltak.³²

5.1.1. Balaton expressz

Bécs és Budapest között a Déli Vasút közlekedtetett expresszvonatot (Balaton expressz) is a Wien Südbahnhof–Sopron Déli pályaudvar–Szombathely–Nagykanizsa–Székesfehérvár–Budapest Déli pályaudvar útirányon. Szombathelyről hétfőn, szerdán és pénteken Bécsbe,

kedden, csütörtökön és szombaton Budapestre lehetett rajta utazni – korábban naponta járt. A tehetős, aranyláncokkal és drága ékszerekkel teli utasai miatt csak „láncos vonat”-nak, „láncos expressz”-nek nevezte a köznyelv. A nagy utasforgalma miatt a Balaton expresszre 48 órával az indulása előtt előjegyzésre, helyfoglalásra volt szükség. 1920. december 18-ától a nagy utasforgalmú napokon (főleg szombaton és vasárnap) – a lehetőségek szerint – mentesítő úgynevezett „előexpressz” közlekedett. A szombathelyi utazóközönség gyakran csak az előexpresszt vehette igénybe, mert a Bécsből érkező expressz rendszerint zsúfolva gördült be Vas megye székhelyének pályaudvarára és arra menetjegyek már nem voltak válthatók. A karácsonyi, újévi és egyéb vonatkorlátozások a Balaton expresszt nem érintették. A Szombathely és Sopron közötti távot az expressz akkoriban igen kedvezőnek számító menetidővel, valamivel több mint 1 óra alatt tette meg. Egy 1924. évi sajtóhíradás szerint a Balaton expressz Ausztriába tartó utasainak az útlelvizsgálatát a szombathelyi pályaudvar II. osztályú várótermében tartották.³³

5.1.2. Bécsi gyors

A Déli Vasút a Balaton expressz mellett 1921-ben egy új vonatpárt is forgalomba állított Szombathely és Bécs között, amely reggel 6 órakor indult a vasi megyeszékhelyről és este 19.46-kor érkezett vissza – egy nap alatt meg lehetett fordulni Bécsből. 1922. március 5-től egy – hetenként háromszor közlekedő – új éjszakai gyorsvonatpárt állítottak forgalomba, amely Budapestről 20.50-kor, Szombathelyről 3.14-kor indult és a célállomás Bécsbe 6.30-kor érkezett, ahol csatlakozása volt Cseh-, Német- és Franciaország felé. Valószínű az utasforgalom nem a várakozásoknak megfelelően alakult, mert valamivel több, mint egy hónap után, április 18-án a gyorsvonatot megszüntették. A Déli Vasút a menetjegy-áremelés miatt 1922. március 21-étől III. osztályú kocsikat is besorolt a Budapest–Nagykanizsa–Szombathely–Bécs útirányon nappal közlekedő gyorsvonataiba a kevésbé tehetős utasok számára. A gyors- és expresszvonatokon kívül személy-

31 Kalocsai, 2019. 8. p.

32 Aki Sopron helyett Győrbe utazott. = Vasvármegye, 1923. jan. 21. 2. p.

33 Kalocsai, 2019. 8. p.

vonatok is közlekedtek Szombathelyről Bécs-újhelyre (Wiener Neustadt), ahonnet csatlakozásuk volt Bécsbe.³⁴

5.1.3. *Grazi gyors*

A dualizmus korában megszokottá vált, hogy átszállás nélkül, úgynevezett „*direkt*” vonatokkal lehetett Szombathelyről Grazba utazni, a lehetőség az első világháború után is megmaradt. 1919 őszén még csak egy vonatpárt biztosítottak a Budapest–Győr–Szombathely–Graz vonalon. 1920-ban már két vonatpár állt – hosszú (7–9 órás) menetidővel – az utazóközönség rendelkezésére Szombathely és Graz között. A menetidő azonban hamarosan jelentősen csökkent, hisz 1921-ben és 1922-ben már lényegében 4 óra alatt megtette a gyorsvonat a Szombathely és Graz közötti távot. 1921-ben a MÁV által közlekedtetett gyorsvonatok sorában található a Budapest–Győr–Szombathely–Graz útirányon közlekedő is, amely közel 12 óra alatt jutott el a magyar főváros Keleti pályaudvaráról a stájer fővárosba.³⁵

5.1.4. *Korridor-gyorsvonat*

1922. július 1-től helyezték forgalomba a prága–zágrábi nemzetközi gyorsvonatot, amely a Prága(Praha)–Brünn(Brno)–Pozsony(Bratislava)–Hegyeshalom–Szombathely–Nagykanizsa–Gyékényes–Zágráb(Zagreb) útirányon közlekedett. A rendelkezésre álló források szerint 1923-ban is még a cseh és a horvát főváros között járt a „*korridor-gyors*”. Az 1924. január eleji nizzai nemzetközi vasúti konferencián a cseh delegáció azt javasolta, hogy Csehszlovákiát az Adriával összekötő személyvonatok ne Ausztrián, hanem Magyarországon, a Pozsony–Szombathely–Nagykanizsa–Zágráb útirányon át járjanak. A törekvés hamar megvalósult, mert 1924. június 1-től a prága–zágrábi nemzetközi gyorsvonat már tovább közlekedett Sušak, illetve Fiume(Rijeka) tengerparti településekig – az Adriához érve vált ketté a vonat. A vonat olyan közvetlen kocsit továbbított, amely továbbment Prágából a híres fürdővárosba, Karlovy Varyba

(Karlsbad) – természetesen visszaútban is járaták. 1925 őszétől Szombathely és Nagykanizsa között e „*korridor-gyors*” csak személyvonatként közlekedett. A gyorsvonat a köznyelvben, de még a sajtóban is használatos nevét onnan kapta, hogy Magyarország azon területén haladt végig, amit az első világháborút követően a csehek meg kívántak szerezni. Egy szláv korridorról akarták Ausztriát és Magyarországot elválasztani, közvetlen kapcsolatot teremteni a megalakuló délszláv állammal.³⁶

5.2. *Gyorsvonatok*

Az első világháború előtt naponta három gyorsvonatpár közlekedett Budapest és Szombathely között. 1922-ben a szombathelyiek azért küzdöttek, hogy ne csak a hét három napján legyen egy gyorsvonatpár a Szombathely–Győr–Budapest útirányon, hanem minden nap. A törekvés 1922 áprilisában járt sikerrel, sőt az év májusától további egy Szombathely–Győr közötti gyorsvonatpárral gazdagodott a kínálat, amelynek csatlakozása volt Budapest felé, illetve felől. 1922-ben is még közel 6 órás menetideje volt a Szombathely–Győr–Budapest útvonalon közlekedő két gyorsvonatpárnak. 1922 őszén ismét csökkent a gyorsvonatok száma, ráadásul a reggelivel, így kevesebb idő maradt a budapesti ügyintézésre. E távolsági gyorsvonatok azért érdemelnek említést, mert voltak olyan utasaik, akik a kettévágott vasútvonalakon utaztak tovább, például a méltán híres, de sajnos elcsatolt Vas megyei fürdőbe, Tarcsára (Bad Tatzmannsdorf).³⁷ A fürdő magyarországi reklámjaiban rendszeresen megjelent, hogy vasúti megközelítése Budapestről Szombathelyen át lehetséges.³⁸

5.3. *Személyvonatok*

1920-ban heti egy alkalommal közvetlen vonat kötötte össze Szombathelyt és Debrecent. A Hajdúság központjából, Debrecenből csütörtökön induló vonat Budapestről este 8-kor továbbment Szombathelyre, ahová pénteken reggel 6.48-kor érkezett meg. Szombathelyről

34 Kalocsai, 2019. 8-9. p.

35 Kalocsai, 2019. 9. p.

36 Kalocsai, 2019. 9. p.

37 Kalocsai, 2019. 9. p.

38 Tarcsa gyógyfürdő (reklám). = Vasvármegye, 1926. aug. 8. 10. p.

hétfőnként indult vissza. Még a világháború idején is több személyvonat kötötte össze Vas megye székhelyét a fővárossal. 1922-ben csak kettő. Közlekedett egy-egy személyvonat a kettévágott vasútvonalakon is: Szombathely–Graz, Wien–Szombathely–Nagykanizsa, Szombathely–Pinkafő(Pinkafeld), Szombathely–Kőszeg–Sopron, Kőszeg–Csepreg–Sárvár, Körmend–Németújvár(Güssing), Szombathely–Csorna–Oroszvár – utóbbi vonalon nem mentek el Pozsonyig a szerelvények. Az utasok számára kedvezőtlen volt a menetrend és a megnövekedett menetidő egyaránt: például Szombathelyről Kőszegen át Sopronba közlekedő egy vonat 1920. szeptember 3-tól 5.53 helyett hajnali 4.00 órakor indult. 1921 márciusától már hajnali 3.00-kor gördült ki a szombathelyi pályaudvarról.³⁹ Az 57 km hosszú Kőszeg–Csepreg–Sárvár vasútvonalon 3 óra 18 perc alatt ért célba a személyvonat az első világháború előtt, de még 1918 nyarán is, 1920-ban már 5 perc híján 6 órára nőtt a menetidő. Az állomások száma 19 volt.⁴⁰ E vasútvonal Kőszeg és Csepreg közötti szakaszán hamarosan leállították a vasúti forgalmat, számos gazdasági nehézséget okozva az érintett településeknek.⁴¹

Az utazóközönség számára kedvezett, hogy a MÁV és az Österreichische Bundesbahnen (ÖBB – Osztrák Szövetségi Vasutak) a Szombathely–Kőszeg–Sopron, a Körmend–Németújvár(Güssing), a Szombathely–Pinkafő(Pinkafeld) és utóbbi szárnyvonalán a Felsőőr–Tarcsa(Bad Tatzmannsdorf)–Felsőőrvő(Oberschützen) vasútvonalak állomásai közötti közvetlen személyforgalomban „közvetlen személydíjszabást” léptetett életbe 1923. július 1-jétől.⁴²

Vas megyétől a muraszombati járást a Szerb–Horvát–Szlovén Királysághoz csatolták. A Körmend–Muraszombat (Murska Subota) vasútvonalat is kettévágta az új határ. A jugoszláv hatóságok csak 1924 decemberében tet-

ték lehetővé, hogy a vonatok a teljes vonalon, Órihodoson (Hodoš) át egészen Muraszombatig közlekedjenek. Korábban csak a magyar területen Dávidháza–Kotormányig (ma Baján-senye) járhattak a szerelvények.⁴³

A kettévágott, esetenként csonka vasútvonalak rentábilis működtetése nem volt megvalósítható. Jelentéktelen megállóhelyek, állomások váltak határállomássá, pénzszerűe miatt bővítésükre nem futotta. A kettévágott Szombathely–Pinkafő(Pinkafeld) vasútvonalon például az osztrák kézbe került Rohoncon (Rechnitz) építettek ki határállomást.⁴⁴

6. A NYUGAT-MAGYARORSZÁGI FELKELÉS (1921. AUGUSZTUS 28. – NOVEMBER 4.) ÉS AZ OSZTRÁK–MAGYAR VASÚTI TÁRGYALÁSOK

A nyugat-magyarországi határszél Ausztriához való csatolásának szándéka miatti tiltakozásul felkelés tört ki 1921. augusztus 28-án.⁴⁵ Ezért a vonatok nem mentek végig a teljes útvonalukon. A Szombathely–Kőszeg–Sopron vasútvonalon csak Felsőlászlig (Oberloisdorf), a szombathely–pinkafőin Nagyszentmihályig (Grosspetersdorf), majd az ekkor még nagyrészt magyar lakosságú Felsőőrig (Oberwart), a Szombathely–Gyanafalva(Jennersdorf)–Graz vonalon csak Szentgotthárdig jártak a vonatok. Többször változott, hogy mely vasútvonalakon és meddig közlekedtek a vonatok, például a Sopronból Kőszegre tartó vonat egy ideig csak Felsőlászlig (Oberloisdorf) ment. Csak a Körmend–Németújvár(Güssing) vaspályán nem volt kezdetben korlátozás. Szeptember közepén már Pinkafő és Kőszegen át Sopron felé minden korlátozás nélkül jártak a vonatok. Az állandó változásokat jól érzékelteti, hogy utóbbi vasútvonalon néhány nappal később ismét csak Felsőlászlig (Oberloisdorf) lehetett utazni, majd ismét Sopronig, Szent-

39 Kalocsai, 2019. 9-10. p.

40 Kövér István: A Kőszeg környéki vasutak története, 1883–1983. Szombathely, 1983. 194., 200., 202. p.

41 Szünetel a kőszeg–csepregi vonatjárat. = Vasvármegye, 1922. jan. 21. 4. p.

42 A „magyar-osztrák személy- és podgyászforgalom”. = Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1923. máj. 20. 1. p.

43 Újból közlekedik a muraszombati vasút. = Vasvármegye, 1924. dec. 4. 4. p.

44 Kövér István: A szombathely–pinkafői és a felsőőr–tarcsa–felsőőrvői hév története. In: Kiss Mária (szerk.): Vas megye múltjából. III. köt. Szombathely, 1988. 299. p.

45 Botlik József: Nyugat-Magyarország sorsa, 1918–1921. Vasszilvágy, 2012. 159-284. p.; Zsiga Tibor: Burgenland vagy Nyugat-Magyarország? Felsőőr, 1991. 7-142. p.

gotthárdtól pedig Gyanafalváig (Jennersdorf). Állandó bizonytalanságot okozott az utazni vágyók körében, hogy mikor, mely vasútvonalakon meddig lehetett eljutni – a sajtóhíradások szerint ez szinte naponta változott.

A nyugat-magyarországi felkelés lezárultával, november 4-étől minden vasúti összeköttetés megszakadt Nyugat-Magyarországgal, a későbbi Burgenlanddal, például Csepregtől csak Felsőlászlóig (Oberloisdorf) mentek a vonatok és onnan már nem a közeli Kőszegig. Teljesen szünetelt a szóban forgó területen a vasúti forgalom. Ez érintette a Balaton expresszt is, amely egy-két napig szintén csak a magyar kézen maradt területen közlekedett, majd Soprontól Bécs felé a Déli Vasút vonala helyett a GYSEV-ére irányították át.⁴⁶

Az „*antant-tábornokokkal való megállapodás alapján*” 1921. november 11-én pár napra sikerült újra megindítani a vonatközlekedést a nyugati határszéllel.⁴⁷ A vasúti személy- és teherforgalom november és december folyamán továbbra is akadozott Ausztria és Magyarország között, volt, hogy több napra leállt. A problémák megoldására a két ország között vasúti tárgyalások folytak Szentgotthárdon, Szombathelyen és Győrött. Az elcsatolások miatt meg kellett állapodni például, hogy hol legyenek a végállomások a teher- és személyforgalom fenntartásában, stb. 1921. december 20-tól ismét jártak a vonatok Szentgotthárdról Fehring felé és Körmentről Németújvárra (Güssing). A Kőszeg–Sopron közötti vonalszakasz a GYSEV, a Szombathely–Pinkafő(Pinkafeld) közötti vasútvonal ausztriai szakasza osztrák kezelésbe került. Csak 1925 végén nyitották meg a Pinkafő(Pinkafeld)–Friedberg 13,5 km hosszú vonalszakaszt, ezáltal ez a vaspálya kapcsolódott az osztrák vasúthálózatához a Graz–Friedberg–Wiener Neustadt vasútvonalon keresztül. Az új osztrák–magyar határral kettévágott Körment–Németújvár(Güssing) vasútvonal Strém (Strem) és Németújvár közötti szakaszát, amely szintén nem kapcsolódott az ausztriai vasúthálózatához, 1926. november

1-jétől vette át kezelésbe az ÖBB. A mozdonyt és a vonatkísérő személyzetet továbbra is a MÁV szolgáltatta. Az útlevél- és vámvizsgálat magyar részről Pinkamindszenten, az osztrák oldalról Strémben (Strem) történt.⁴⁸

7. EGYÉB VONATKOZÁSOK

7.1. Balesetek

A vasúti forgalom korlátozása és a zsúfoltság miatt, kényszerűségből a vasúti kocsik tetején is utaztak, például Budapestről Szombathelyre. Az egyik korabeli sajtóhír szerint: „*a kocsi tetején elhelyezkedő utasok közül kettő leesett a kerekek közé és szörnyet haltak.*”⁴⁹ Téves váltoállítás miatt a Balaton expressz tehervonatba szaladt Lajtaújfalu (Neufeld an der Leitha) állomáson 1921. november elején. Az expressz lassítva érkezett, áthaladt volna az állomáson. Szerencsére komolyabb személyi sérülés nem történt. Felelőtlen kiskorúak ebben az időszakban is követtek el megdöglő tetteket. Volt, hogy a kalauz feje sérült meg, mert suhancok kövel dobálták meg a szombathelyi pályaudvarról Sopron felé kijáró személyvonatot. 1925-ben a belügyminiszter szigorú rendeletet adott ki a vonatokat megdobálók megbüntetésére.⁵⁰

7.2. Kereskedelem, piac, élelmiszer-ellátás

Magyarországot 1918-ig az Osztrák–Magyar Monarchia éléskamrájának tartották. A Monarchia felbomlása után komoly élelmiszeri, élelmiszer-ellátási gondok alakultak ki az Osztrák Köztársaságban. Emiatt jellemzővé vált Magyarországról a vasúton való élelmiszer-csempészés Ausztriába. A gőzmozdonyok szerkocsijaiban a szén alá krumplival, liszttel, búzával stb. teli zsákokat rejtettek el. Például 1919-ben az egyik Szombathelyről Grazba tartó személyvonat mozdonyában 10 kg lisztet akart a fűtő Ausztriába csempészni, de felfedezték és 14 napi elzárással, valamint 200 korona pénzbüntetéssel sújtották. 1921 januárjában a pinkafői személyvonat gőzmozdonyának szeneskocsijában a szén

48 Kalocsai, 2019. 10-11. p.

49 A vasúti forgalom korlátozása. = Vasvármegye, 1919. nov. 26. 4. p.

50 Kalocsai, 2019. 11. p.

46 Kalocsai, 2019. 9-10. p.

47 Vonatforgalom a nyugati határszéllel. = Vasvármegye, 1921. nov. 12. 3. p.

1. ábra: A szombathelyi pályaudvar az 1900-as évek elején. (korabeli képeslap)



alatt 4 zsák búzát (összesen 213 kg) rejtettek el a vasutasok, amit szintén Ausztriába akartak kicsempészni. 1924 áprilisában pedig a nagykanizsa-bécsi gyorsvonat mozdonyvezetője akart több ezer tojást illegálisan átvinni a határon, de lebukott. A hatóságok a csempészarukat lefoglalták és az elkövetők ellen eljárást indítottak.⁵¹

A vasúti közlekedés korlátozása miatt kevesebb árut vittek a nyugat-dunántúli városok piacaira. A szombathelyi sajtó 1920. április 3-án azt írta, hogy a heti vásáron „üres volt a piac”, amit az újságíró a vonatjáratok beszüntetésével is magyarázott.⁵² Kőszeg kereskedelmére, piacára különösen kedvezőtlenül hatott, hogy három vasútvonalából kettőt közvetlenül a város közelében kettévágott az új határ: Kőszeg(H)–Felsőpulya/Oberpullendorf(A)–Harka(H)–Sopron(H) és a Kőszeg(H)–Felsőlászló/Oberloisdorf(A)–

Répczevis(H)–Csepreg(H)–Sárvár(H). Utóbbi „gazdaságilag jelentős vicinális” nemcsak az alkopalkjai település, hanem a másik vasi kisváros, Sárvár és az ottani cukorgyár röpbeszállítása miatt is fontos volt.⁵³ Az új határok és a vasútvonalak kettévágása miatt Kőszeg vonzáskörzete Csepreg és Felsőpulya (Oberpullendorf) térsége felé lényegében megszűnt.⁵⁴ A trianoni békediktátum e következménye nagyon kedvezőtlenül hatott Kőszeg gazdaságára, további fejlődésére.⁵⁵ A korabeli Vasvármegye című napilap is foglalkozott a problémával: „régóta szünetel a kőszeg–csepregi vonatjárat és ez nyugtalanítja a gazdákat ... gazdasági jelentősége indokoltá tenné a vonatforgalom megindítását.”⁵⁶

53 Majdán János: A vasút szerepe a határok kialakulásában. = Rubicon, 2001. 8-9. sz. 67. p.

54 Szünetel a kőszeg–csepregi vonatjárat. = Vasvármegye, 1922. jan. 21. 4. p.; Kőszeg város süllyedése. IV. = Vasvármegye, 1925. ápr. 26. 5. p.

55 Öry Ferenc: A trianoni békediktátum hatása Kőszeg gazdasági életére az 1920-as évek első felében. In: Bariska István – Söptei Imre (szerk.): Kőszeg, 2000. 294., 309. p.

56 Szünetel a kőszeg–csepregi vonatjárat. = Vasvármegye, 1922. jan. 21. 4. p.

51 Kalocsai, 2019. 11. p.; A mozdonyvezető is csempészik. = Hír, 1924. ápr. 16. 3. p.

52 Egy kis séta Szombathelyen. = Vasvármegye, 1920. ápr. 3. 3. p.

2. ábra: A Déli Vasút egyik gőzmozdonya a szombathelyi pályaudvaron az 1910-es években. Forrás: Pittmann-gyűjtemény, Szombathely



A Vasvármegye újságírója 1921 márciusában még úgy látta, hogy Németújvár (Güssing) és vidéke gazdasági, élelmezési szempontból „a magyar hazából él”.⁵⁷

7.3. Sajtó, hírek

Az 1920-as évek első felében Burgenland déli és középső része még nem kapcsolódott az osztrák vasúthálózathoz. Az ottani települések lakói a hajnali Szombathely–Pinkafő (Pinkafeld) között közlekedő vonaton szállított magyar nyelvű Vasvármegye napilapból értesülhettek legelőször a világ eseményeiről. E magyar sajtótermék hamarabb eljutott hozzájuk, mint a Bécsben vagy Grazban kiadott osztrák újságok.⁵⁸ Valószínű a szóban forgó új osztrák tartomány olvasóközönsége miatt jelent meg ebben az időszakban sok burgenlandi híradás a Szombathelyen kiadott sajtótermékekben.

57 Vasárnapi vonat Németújvárnak. = Vasvármegye, 1921. márc. 24. 1. p.

58 A vas megyei állomások menetrendje. = Vasvármegye, 1924. júl. 20. 5. p.;
Megjavul lapunk burgenlandi expedíálása. = Vasvármegye, 1926. febr. 9. 4. p.

8. KONKLÚZIÓ

Trianon után az új határok Nyugat-Magyarország számos vasútvonalát kettévágták, vagy feldarabolták. Az első világháború utáni években e térségben a vasúti utazás minősége jócskán elmaradt a boldog békeidőkben megszokottól. Az utazni vágyók számára csak alacsony színvonalú vasúti közlekedést, szolgáltatást tudtak biztosítani a vizsgált időszakban: kevés járat, zsúfolt és fűtetlen kocsik, gyakran változott a menetrend, a menetdíszabás állandóan emelkedett. Sokak számára szinte megfizethetlenné vált az utazás, amit a határátlépések körülményesebbé (útlevél- és vámvizsgálat) tettek. Ugyanakkor kedvező tényezőként említhető, hogy a nyugat-dunántúli térségből nemzetközi gyorsvonatokkal el lehetett jutni Bécsbe, Brünnebe, Fiumébe, Grazba, Prágába, Pozsonyba és Zágrábra. Magyarország területvesztése, a redukált vasúti forgalom a térség kereskedelmére, ellátására és még számos más területre is nagyon kedvezőtlen hatással volt.



Changes in the railway system along the Austrian-Hungarian border after the First World War

After the Treaty of Trianon, numerous railway lines in Western Hungary were cut in half by the new borders, or divided into several sections. In the years following the First World War, the quality of rail travel in this area was far below the standard of the pre-war period. Those wishing to travel could only be provided with low-quality rail transport and service during this period with few services, crowded and unheated wagons, frequent changes in timetables, and ever-increasing fares. For many, travel had become almost unaffordable, which was made more difficult by border crossings (passport and customs checks). At the same time, it can be considered a positive factor that the West-Transdanubian region had become accessible by international high-speed trains to Vienna, Brno, Rijeka, Graz, Prague, Bratislava, and Zagreb. Hungary's loss of territory, and the reduced rail traffic had a very negative impact on the region's trade, supply and many other areas.



Veränderungen im Schienenverkehr entlang der österreichisch-ungarischen Grenze nach dem Ersten Weltkrieg

Nach dem Friedensvertrag in Trianon haben die neuen Grenzen mehrere Eisenbahnstrecken in West-Ungarn durchrennt oder geteilt. In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg lag die Qualität des Schienenverkehrs in dieser Region weit unter dem Standard, welcher in den glücklichen Friedenszeiten gewöhnt gewesen war. Diejenigen, die reisen wollten, konnten in dem beschriebenen Zeitraum nur einen minderwertigen Schienenverkehr und -service erhalten: wenige Fahrten, überfüllte und unbeheizte Waggons, häufige Fahrplanänderungen und ständig steigende Tarife. Die Bahnreisen sind für viele fast unerschwinglich geworden, und sie wurden durch die Grenzübertritte (Pass- und Zollkontrollen) noch weiter erschwert. Es kann aber als positiver Faktor erwähnt werden, dass von der west-transdanubischen Region aus Städte wie Wien, Brunn, Rijeka, Graz, Prag, Bratislava und Zagreb mit internationalen Schnellzügen erreichbar waren. Der Territorialverlust Ungarns und der reduzierte Schienenverkehr haben sich sehr negativ auf den Handel, die Versorgung und auf viele andere Gebiete der Region ausgewirkt.

E számunk lektorai

Horváth Lajos ■ Dr. Katona András

Szűcs Lajos ■ Dr. Tóth János ■ Dr. Tóth László