

AZ ÉSZAKNYUGAT-DUNÁNTÚLI TÉRSÉG EGYES HÉV-JEINEK KERESKEDELMI ÉS TURISZTIKAI FUNKCIÓJA 1920-IG

A magyar vasúttörténet-írás sokáig csak főként a közlekedési eszköz technikai paramétereinek ismertetésére koncentrált. Majd az 1980-as évektől kezdődően jelentek meg olyan személyek, akik történettudományos módszerekkel komplex képet kívántak adni a vasút gazdasági és társadalmi hatásairól. Manapság még mindig eléggé gyermekcipőben járnak az ilyen jellegű kutatások Magyarországon, csak páran foglalkoznak ezzel. A kötöttpályás közlekedési eszköz kereskedelmi funkciójának és társadalmi hatásainak (ez esetben a vásárba és búcsúba járás, a vasút turisztikai funkciója, és lakosság mobilizálása) vizsgálata ennek következtében újszerű megvilágításba helyezi a lokális vasutak használatát. Jelen tanulmányomban három északnyugat-dunántúli helyi érdekű vasutat (Sopron–pozsonyi, Fertővidéki és a Sopron–kőszegi HÉV) vizsgáltam ilyen perspektívából. Meg kell azonban jegyezni, hogy egy jellegű ilyen kutatás újszerű forrásokat igényel, amelyek eddig kevésbé kerültek a vasúttörténészek látókörébe.

Az első vicinálisnak, a Sopron–pozsonyi HÉV-nek az előtörténete hosszú nyúlik vissza. Egyes szakirodalmak – forrásmegjelölés nélkül – 1848-ra teszik a vonal vizionálásának első időpontját. A következő időpont 1866, amikor már egyértelműen bizonyíthatóan előkerült a két várost összekötő vaspálya terve, hiszen a *Centralblatt* hasábjain megjelent, hogy gróf Esterházy Antal galántai birtokos, császári és királyi kamarás kért és kapott előmunkálati engedélyt e viszonylatra. E terv azonban a kedvezőtlen gazdasági viszonyok, az 1873-as válság miatt nem válhatott valóra. Majd 1881-től kezdődően lehetett újra olyan előmunkálati engedélyekkel találkozni a helyi sajtóban és a Vasúti és Közlekedési Közlönyben, amelyek a Sopron és Pozsony közötti vonal kiépítését preferálták. E koncepciók a kellő támogatottság és a pénzügyi háttér hiánya miatt jó ideig nem valósulhattak meg, de egyértelmű volt, hogy szükséges a két város közötti vaspálya kiépítése. Ezt követően még nagyobb tétje lett a vonalnak. Újabb engedményesek jelentek meg a színen és egyre inkább fellobbanó viták követték az előkészületeket. A végső áttörés 1895 végére következett be, amikor eldőlt az irány is, miszerint a későbbi vicinális Kismartonon keresztül, Sopron és Vulkapordány között péageszerződéssel a GYSEV, Ligetfalutól Pozsony-Újvárosig a Dunántúli HÉV már kiépített vonalát használja, míg a Fertővidéki HÉV-vel a Nezsider–Pándorfalu része lesz közös. Miután a kereskedelemügyi miniszter meghozta a végső döntést, az építkezés is elkezdődhetett. A Sopron–pozsonyi HÉV-et végül 1897. december 16-án adták át ünnepélyes keretek között a forgalomnak (lásd: Melléklet 3. ábra). A régóta várt vasút azonban nem bizonyult hosszú életűnek, hiszen Trianon után

három ország területére került, amely egyet jelentett azzal, hogy jogilag megszűnt létezni.¹

A Fertővidéki HÉV előtörténete az 1890-es évek elejére nyúlik vissza. A Fertő tó keleti oldalát végigkísérő vonal gondolata először 1892-ben merült fel. Ekkor kért és kapott dr. Drexler József eszterházi lakos előmunkálati engedélyt egy Eszterháza–Boldogasszony–Nezsider vonalra. A célja ezzel az volt, hogy a hatalmas és termékeny Esterházy-birtokokat is bekapcsolják a répatermelésbe, amely a petőházi cukorgyárnak biztosítana alapanyagot, és a GYSEV is támogatná. Nem sokkal később egy alternatív mozgalom is elindult egy Kiscell–Beled–Kapuvár–Pomogy–Boldogasszony–Nezsider–Pándorfalu tervezett iránnyal. Ekkor robbant ki egy érdekháború, hiszen mind a kapuváriak, mind a cukorgyári érdekeltség azt akarta, hogy a vonal metsze őket. Végül Radó Kálmán korábbi Vas megyei főispán, ekkor már a GYSEV elnöke képezte a mérleg nyelvét. Ennek függvényében a későbbi Fertővidéki HÉV a GYSEV vonalát Fertőszentmiklós–Eszterháza állomáson keresztezte. Miután az illetékes kereskedelemügyi miniszter kiadta a viszonylatra az építési engedélyt, megtörtént az első kapavágás 1896 őszének végén. A Fertővidéki HÉV-et 1897. december 16-án adták át a forgalomnak Kiscell–Fertőszentmiklós–Eszterháza–Pándorfalu viszonylatban (lásd: Melléklet 4. ábra). A vicinális üzemeltetője a GYSEV lett. Trianon után vonalának nagy része Ausztriához került, de jogilag nem szűnt meg, sőt, kis szünet után újraindult a forgalom rajta. Nagyobb csapást mért rá az 1979-ben bekövetkezett vonalcsonkítást, amikor Kiscell és Fertőszentmiklós között megszűntették a forgalmat, majd a vágány jelentős részét is felszedték. A rendszerváltozás után utat nyitott Ausztria felé, amit a munkások használtak ki leginkább. Manapság pedig a Kárpát-medence természetes térszerkezetének visszaállítását is segíti, de sajnos eredeti funkciói jócskán csorbultak.²

Egy Sopron és Kőszeg között húzódó vasút ötlete már nagyon korán, 1836-ban felmerült, amikor a bécs–bécsújhely–soproni vonal megépítése és Nagykanizsa irányába történő továbbvezetése volt napirenden. Ekkor és még jó ideig azonban nem valósulhatott meg a vonal a kellő tőke és a pénzügyi háttér hiánya miatt. Az 1890-es években már egy lényegesen eltökéltebb és befolyásosabb csoport vette a kezébe a kezdeményezést dr. Lenck Kálmán és dr. Drexler József helyi ügyvédek vezetésével. Az előkészületek azonban addig húzódtak, míg 1901-ben a kezdeményezők mögött álló Építőbank csődöt jelentett, így ez az elképzelés is megghiúsult. Végül Stein Miklós budapesti mérnök hosszas alkudozások után 1907-ben sikeresen kapott építési engedélyt a két várost összekötő vonalra a kereskedelemügyi minisztertől. Az építkezés gyors lefolyása után 1908. november 4-én adták át Sopron–kőszegi HÉV-et a forgalomnak (lásd: Melléklet 5. ábra), amely Trianon után két ország, Ausztria és Magyarország területére került. Egészen 1960-ig szállította eredeti viszonylatában az utasokat, mígnem megcsonkították a vonalát és ezzel jogilag megszűnt létezni.³

1 HORVÁTH 2013. 43–68.

2 LOVAS 1998. 30–43.

3 PAMMER 1995. 500–516.

A három helyi érdekű vasút történetének a rövid taglalása után vizsgáljuk meg azt, hogy az északnyugat-dunántúli térségben a választott vonalak mentén milyen végponti és elágazó települések, illetve volt szabad királyi városok minősültek vásártartó és búcsújáráshelyeknek. Az első mellékelt térképet megvizsgálva arra a következtetésre jutunk, hogy a vásár- és búcsútartó helyek meglehetősen sűrűn helyezkedtek el a későbbi vonalak mentén.⁴ Ezt Kövér György megállapítása is alátámasztja, miszerint a vásárhelyek legerőteljesebben a déli és az északnyugati határsávon sűrűsödtek be.⁵ Ezek közül a vasúttal nem rendelkező helységek joggal tartottak igényt a vaspályára, míg a többi piacának bővülését várhatta 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 2. térkép)⁶ 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 főiskola⁷, 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.⁸ A volt mezővárosok közül az elemi mellett polgári iskola működött Celldömölkön 1912-től⁹, Nezsiderben viszont a korszakban csak elemi.¹⁰ A községekben: Fertőszentmiklóson, Eszterházában, Répcelakon és Pándorfaluban elemi iskolák voltak ekkortájt.¹¹ 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.

Mindezekből látható, hogy a vásár- és búcsútartó helyek mellett bizonyos szintű – általában legalább középfokú – iskolák megléte is támogatólag hathatott egy vasútvonal kiépítésére, vagy éppen egy vasútvonal megjelenése, vagy egy település csomóponti jellege eredményezhette a későbbiekben, hogy a település magasabb szintű oktatási intézményt kapott.

Vizsgáljuk meg külön-külön a választott vicinálisok kereskedelmi és turisztikai funkcióját 1920-ig. A Sopront Pozsonnyal összekötő helyi érdekű vasutat,

4 Ezek közül Kiscell és Kismarton minősült búcsújárá- és vásártartó helynek is, a többi településen országos, illetve hetivásárokat tartottak.

5 KÖVÉR 1982. 85–86.

6 A piros szín a legmagasabb szintként a felsőfokú oktatási intézményre, így a jogiakadémiára és a hittudományi főiskolára; a zöld a gimnáziumra; a sárga a polgári iskolára; a kék az elemi iskolára utal. Ld. második ábra.

7 BELUSZKY – NAGY 2005.

8 THIRRING 1912.

9 NÁDASDY 1994. 24.

10 HALLER 1998. 288; Nezsiderben 1928-ban alapítottak polgári iskolát. PERSCHY 2009. 275.

11 NÉMETH 2006. 197–211; BÉRES 1997. 19–21; ROZSONITS 1992. 60.

mint közforgalmú vicinálist 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.¹² Vegyesvonatok közlekedtek a két város között mindvégig.¹³ 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.¹⁴ Hasonlóan nagy forgalmat generált – a személyforgalomban a késéseket és fennakadásokat okozó – répaszállítás is, ezért a répaszezonban külön, erre kialakított tehervonatok továbbították a terményt.¹⁵ Ezzel a vonal kereskedelmi funkciója máris kidomborodott. A sajtó 1898 nyarán már arról számolt be, hogy a forgalom növekedő félben van, és ebben a személyszállítás is komoly szerepet játszik.¹⁶ A Fertő tó meleg, 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.¹⁷ Ennek következtében bár turisztikai funkciója is volt a Sopront 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, illetve egy túrához szükséges mindennemű információval.¹⁸ 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.¹⁹ Kiemelendő továbbá, hogy e vasút állandóan szállított kofákat és vásárlókat a vonal mentén található vásárokbá, amelyek közül a soproni hetivásárok a legjelentősebbek, de tartottak országos vásárokat Nezsiderben és Kismartonban is.²⁰ Ezek szintén a vicinális vásárba járásra irányuló, turisztikai igénybevételét bizonyítják.

Az első menetrend (lásd: 6. ábra) szerint Pozsony és Sopron között napi három vonatpár közlekedett 4 óra 24 perc és 5 óra 39 perc közötti menetidővel. A Szentmargittól Kismartonig utazóknak 40 perces utazással kellett számolniuk.

12 HAHNENKAMP 1994. 114.

13 PAMMER 1995. 433.

14 A Sopron–Pozsonyi vasút. *Soproni Hírlap*, 1898. június 29. 146. szám, 3.

15 Vonatkésések. *Soproni Napló*, 1908. március 24. 70. szám, 3.

16 A pozsony–soproni vasút tarifái. *Soproni Hírlap*, 1898. július 20. 163. szám, 3.

17 Rusztról. *Soproni Napló*, 1905. augusztus 9. 95. szám, 4.

18 THIRRING 1911. 83–122.

19 A Fertőn át Nezsiderig. *Soproni Napló*, 1909. január 31. 25. szám, 4.

20 Külön vonatok a hetivásárokbá. *Soproni Napló*, 1907. április 25. 33. szám, 3; Országos vásárok. *Soproni Napló*, 1902. augusztus 19. 190. szám, 3.

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.²¹ Meg is lett ennek az eredménye: a helyiek, ha Bécsbe akartak utazni, akkor továbbra is Müllendorfbán szálltak vonatra.²² 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.²³ Az 1898. május 1-jén életbe lépő új menetend sem igazán vette figyelembe a társadalmi igényeket. Hiányozott 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 forgalomba Szentmargitról (Rusztról) Sércen át Sopronig, amely visszafelé 12 óra 25 perckor indult.²⁴ Ennek ellenére továbbra is voltak panaszok a menetrendre nemcsak a lassú közlekedés, hanem a gyakori késések miatt is.²⁵ Megállapítható tehát, hogy a vasútnak kereskedelmi funkciója mellett komoly társadalmi hatása is volt.

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 megnyitás után is minden kétséget kizáróan látszott – annak ellenére is, hogy ez az elején nem hozott nagy bevételt –, hogy az utasforgalom sem volt elhanyagolható a vasúton. A kezdetektől két szerelvény közlekedett minden nap oda-vissza. Az egyik egy reggel induló személy-, a másik egy kora délutáni vegyesvonat volt. A két végpont közötti átlagos menetidő személyvonattal 4 és fél, vegyesvonattal 6 és fél órát tett ki. Már a legelső menetrend (lásd: Melléklet 7. 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.²⁶ 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 búcsújáróhelynek minősült.²⁷ A vasút személyforgalmát növelte az is, hogy

21 Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári Fióklevéltára, IV.B/906. 366. doboz, Alispáni iratok, Pozsony–sopron közötti (fertővidéki) vasút. A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasút menetrendje.

22 PAMMER 1995. 433.

23 Az új vasutak menetrendje. *Sopron*, 1898. március 6. 53. szám, 2.

24 Menetrend-változás. *Sopron*, 1899. április 23. 93. szám, 2.

25 HAHNENKAMP 1994. 115–116.

26 Eredeti menetrend 1898-ból. In: LOVAS (kézirat) 1976. 67.

27 LOVAS 1998. 32–33.

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.²⁸ 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 fellelheték, és a túrákhoz szükséges praktikus információkat is megtudhattak az érintett területtel kapcsolatban.²⁹ 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.

A Sopront Kőszeggel összekötő HÉV – a másik két vicinálishez 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.

Az első menetrend (lásd: 8. 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 órás menetidőre számíthattak. A szerelvények hajnalban, délelőtt és késő délután indultak a másik végpontba.³⁰ 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.³¹ 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.³² Ez az újítás azonban a kőszegiek nemtetszését váltotta ki, mivel szerintük ez a helyi kereskedőkre nézve sérelmes, csak a soproniak érdekeit szolgálja.³³ 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

28 Fertő-Szt.-Miklós. *Sopron*, 1901. szeptember 5. 203. szám, 3; Országos vásárok. *Soproni Napló*, 1902. augusztus 19. 190. szám, 3; Különvonat a pomogyi vásárra. *Soproni Napló*, 1902. február 21. 43. szám, 4.

29 THIRRING 1911. 218–221.

30 PAMMER 1995. 506.

31 A sopron–kőszegi vasút menetrendje. *Soproni Napló*, 1909. január 14. 10. szám, 2.

32 Új menetrend a kőszegi vasuton. *Soproni Napló*, 1909. július 18. 161. szám, 4; Új menetrend a kőszegi vasuton. *Soproni Napló*, 1909. július 25. 167. szám, 5; Új menetrend a kőszegi vasuton. *Soproni Napló*, 1909. augusztus 6. 177. szám, 2.

33 Elégedetlenek a kőszegiek. *Soproni Napló*, 1909. augusztus 20. 189. szám, 3.

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.³⁴ A helyiek jóslata bevált, hiszen az első nagy soproni országos vásár alkalmával rekordszámú utas vette igénybe a kőszegi vasutat, és ezt senki sem gondolta volna a városban.³⁵ Ezen igények felmérése után megjelentek az ún. kofavonatok a vonalon, minden hétfőn a fő vásáridőszakban Sopron és Sopronszentmárton között.³⁶ 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 hétfőre utaztak haza.³⁷ 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.³⁸ A sajtó 1909-ben már arról cikkezett, hogy a kirándulók is megjelentek a vicinálison, akik Kőszegről azért jöttek Sopronba, hogy a helyi nevezetességeket megtekintsék.³⁹ 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.⁴⁰ Sopronból külön karácsonyi ünnepi járatot is indítottak 1913. december 24-én Kőszegre, hogy mindenki eljuthasson haza, illetve a rokonokhoz még szenteste napján.⁴¹ Thirring Gusztáv útikalauzában a Sopron–kőszegi HÉV menti településeket és azok látványosságait, a turisták számára hasznos információit is leírta.⁴² 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.⁴³ Ezzel a HÉV-nek egyértelműen kidomborodott a személyszállítással kapcsolatos specializált funkciója, hiszen mind a munkába, mind a vásárba való járás fellendült rajta keresztül, és turisztikai jelentősége is egyre nagyobb lett.

Összegzésként elmondható, hogy a vásár- és búcsútartó helyek sűrűn helyezkedtek el az északnyugat-dunántúli térségben, amelyek látogatását nemcsak a vasúti fővonalak kiépülése segítette elő, hanem a 19. század végén megjelenő

34 A sopron–kőszegi vasut. *Soproni Napló*, 1908. november 14. 262. szám, 2.

35 Ezer utas. *Soproni Napló*, 1908. november 17. 264. szám, 3.

36 Kofavonat a kőszegi vasuton. *Soproni Napló*, 1909. május 23. 116. szám, 3.

37 Munkásvonatok. *Soproni Napló*, 1908. október 28. 247. szám, 3.

38 Színházi vonat. *Soproni Napló*, 1908. november 15. 263. szám, 4.

39 Kőszegi turisták Sopronban. *Soproni Napló*, 1909. június 6. 127. szám, 3.

40 PAMMER 1995. 506.

41 Karácsonyi ünnepek alkalmából közlekedő külön személyvonatok. *Városok Lapja*, 1913. december 6. 49. szám, 618.

42 THIRRING 1911. 144–169.

43 Kőszegi turisták Sopronban. *Soproni Napló*, 1909. június 6. 127. szám, 3.

helyiérdekű vasutak is. A mellékelt térképen látható, hogy mindhárom vonal mentén több olyan település is volt, amely rendszeres célpontot jelentett a vásárlóknak, vagy a kegyeletüket lerovóknak. Ehhez hasonló módon a magasabb fokú iskolák megléte is elősegíthette a vicinálisok kiépülését, de volt példa arra is, hogy miután kiépült a vasút, akkor kapott polgári iskolát egy település, tehát oda-vissza alapon működött ez. Így egyértelmű, hogy mindhárom vonal nagy szerepet játszott a lakosság mobilizálásában már megnyitásától kezdve 1920-ig. A teherszállítás mellett mindhárom vonalnak volt turisztikai funkciója is, amely leginkább a Sopron–kőszegi HÉV esetében domborodott ki az általa átszelt kultúrtájnak köszönhetően. Ezek azt bizonyítják, hogy a vasútnak komoly társadalmi hatásai is voltak, amelyek azonban eddig kevésbé ismertek. Az iskolába, vásárba vagy búcsúba járás, vagy éppen egy szabadidős desztináció vasúton való megközelítése átalakította az utazási szokásokat. Egyre nagyobb távolságokból érkeztek az egyes helyekre az emberek, hiszen a tér és az idő összezsugorodott. A vasút ezen keresztül komoly térszervező hatással is bírt. Voltak ennek vesztesei és nyertesei is, ezért találkozunk a vasútépítés-történetben komoly érdekharccal és sokáig nem lankadó vitákkal. További adatsorokkal bővítve még inkább egyértelműen lehetne kimutatni e vasutak ilyen jellegű igénybevételét, ez azonban egy újabb kutatásban várat magára.

IRODALOM

BELUSZKY Pál

2005 *Magyarország történeti földrajza*, II. kötet. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.

BELUSZKY Pál – NAGY Mariann

2005 *Magyarország oktatásügye*. In: BELUSZKY Pál szerk.: *Magyarország történeti földrajza*, II. kötet. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2005. 131-142.

BERTHA János szerk.

2006 *Fertőd, Süttör–Eszterháza évszázadaiból. Tanulmányok*. Budapest, Hazánk Kiadó.

BÉRES Beatrix, et alii

1997 *Répcelak története*. Répcelak, Répcelak Nagyközség Önkormányzatának Képviselő-testülete.

HAHNENKAMP, Hans

1994 *Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgmonarchie*. Eisenstadt.

HALLER János

1998 *Moson vármegye történelmi földrajza*. Mosonmagyaróvári Helytörténeti Füzetek IX. Mosonmagyaróvár, Mosoni Polgári Kör – Mosonmagyaróvári Múzeumbarátok Egylete – Mosonmagyaróvári Múzeum Alapítvány.

HORVÁTH Csaba Sándor

2013 A sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete. *Korall*, 2013. 52. szám, 43–68.

KÖVÉR György

1982 *Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914*. Budapest, Gondolat Kiadó.

LOVAS Gyula

1976 *Fejezetek a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút történetéből 1872–1945*. (kézirat)
1998 A Fertővidéki HÉV (1897–1997). *Soproni Szemle*, 1998. 1. szám, 30–43.

NÁDASDY Lajos

1994 *Cellődömök fejlődéstörténete a kiegyezéstől a városi rangig (1867–1979)*. Cellődömök, k. n.

NÉMETH Ildikó

2006 Süttör–Eszterháza–Fertőd iskoláinak története. In. BERTHA János szerk.: *Fertőd, Süttör–Eszterháza évszázadaiból. Tanulmányok*. Budapest, Hazánk Kiadó, 197–211.

PAMMER László

1995 A sopron–pozsonyi HÉV. In. KÖVÉR István szerk.: *Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen*. Szombathely, MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság és Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezete. 431–439.

PERSCHY, Jakob

2009 Die Schulstadt. In. GMASZ, Sepp ed.: *800 Jahre Neusiedl am See: Eine Stadtchronik*. Neusiedl am See, Stadtgemeinde Neusiedl am See. 270–291.

ROZSONITS Géza

1992 *Fertőszentmiklós rövid története és látnivalói*. Fertőszentmiklós.

THIRRING Gusztáv

1911 *Sopron és a magyar Alpok. Úti kalauz*. Sopron, DTE.

1912 *A magyar városok statisztikai évkönyve*, 1. évfolyam. Budapest Székesfőváros Házinyomdája.

Csaba Sándor HORVÁTH

The Tourist and Trading Functions of Some of the HÉV of the North-Western Transdanubian Area until 1920

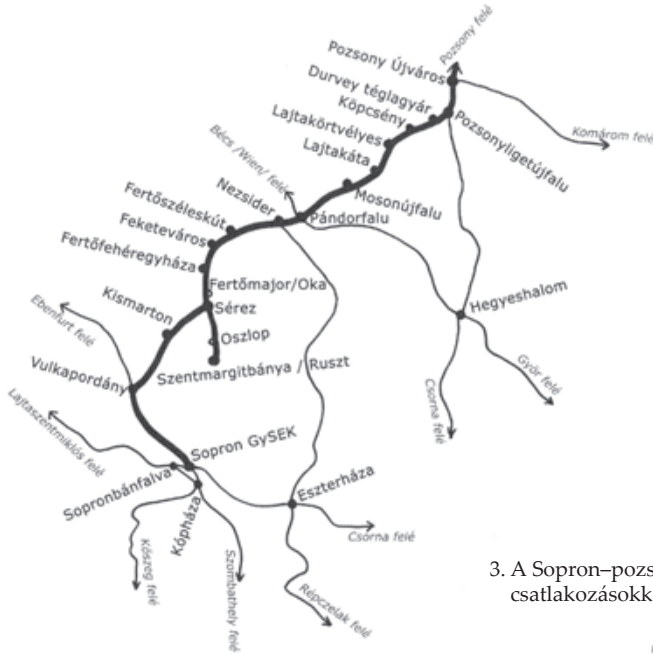
The present study analyses the tourist and trading functions of three railways of local interest in the North-Western Transdanubian area, the Fertő-area, the Sopron–Pozsony and the Sopron–Kőszeg HÉV until 1920. The history of the three trains of horses have only been available from a rather technical historical aspect up to now. My goal is to locate the three railways into the landscape that embraces them and to present their social benefit beside their economic functions one after the other. In the area fair-grounds were densely situated, the attendance of which was not only largely promoted by the implementation of the railway main lines, but the railway of local interest as well, that appeared at the end of the 19th century. My examination has proved that all the three lines played a major role in the mobilisation of the population from their opening to 1920. Going to schools or fairs or even travelling to a holiday destination on the railway formed the travel habits at the same time. People arrived to the destinations from longer and longer distances because time and place shrank. Besides, railway also had a considerable space regulating effect.



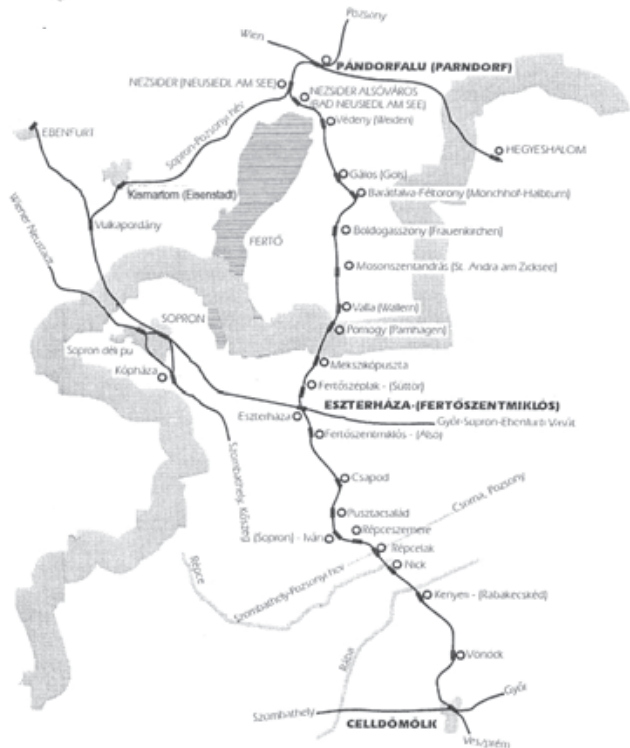
1. A 19. századi vásár- és búcsútartó helységek a választott települések közül. Készítette: Horváth Csaba Sándor.

2. A különböző típusú iskolával rendelkező vizsgált települések.
Készítette: Horváth Csaba Sándor.





3. A Sopron-pozsonyi HÉV végleges vonala a csatlakozásokkal. In. Horváth 2013. 44.



4. A Fertővidéki HÉV vonala. In. Lovas 1998. 36.

Kis-Czell – Pándorf			Állomások	Pándorf – Kis-Czell		
Sz. v. Prz.	V. v. Gz.			Sz. v. Prz.	V. v. Gz.	
102	114			103	111	
9:25	8:50	indul	Budapest	érk.	2:05	7:55
9:40	12:39	indul	Szombathely	érk.	3:04	10:22
—	9:19	indul	Székely-Fehérvár	érk.	5:53	8:22
5:20	2:25	indul	Kis-Czell	érk.	9:10	8:27
5:37	2:43	—	Vonóczk	—	9:25	8:42
5:51	3:51	—	Kenyeri	—	9:37	7:42
6:06	3:31	—	Nizsk	—	8:51	7:27
6:11	3:38	érk.	Répczelak	indul	8:48	7:25
4:55	—	indul	Csorna	érk.	—	—
7:27	5:46	érk.	Csorna	indul	7:13	6:27
4:40	12:26	indul	Szombathely	érk.	10:27	9:28
7:52	—	érk.	Szombathely	indul	4:40	—
6:19	3:48	indul	Répczelak	érk.	8:29	7:24
6:50	4:05	—	Répcze-Szemere r. á.	—	8:20	6:53
6:59	4:23	—	Sopron-Iván	—	8:11	6:29
6:50	4:36	—	Pusztá-Család r.m.h.	—	8:00	6:19
6:57	4:46	—	Csanád	—	7:53	6:16
7:19	5:14	érk.	Eszterháza-Fertő-Szt. Miklós	indul	7:30	5:10
8:28	6:17	érk.	Sopron	indul	6:30	4:20
6:30	4:20	indul	Sopron	érk.	8:28	6:17
9:50	9:24	érk.	Győr	érk.	9:50	9:24
—	—	indul	Győr	indul	—	—
7:15	6:15	indul	Eszterháza-Fertő-Szt. Miklós	érk.	7:21	5:28
7:15	5:56	—	Sarród, m. h.	—	7:12	5:18
7:56	6:11	—	Mexikó, r. m. h.	—	7:01	5:05
8:04	6:25	—	Pomogy	—	6:53	4:55
8:13	6:39	—	Valla r. á.	—	6:44	4:41
8:25	7:21	—	Moson-Szt. András	—	6:32	4:34
8:37	7:27	—	Boldogasszony	—	6:13	4:03
8:48	7:44	—	Barátfalu-feltorony	—	6:00	3:42
9:02	7:22	—	Gálos	—	5:21	3:20
9:13	8:12	—	Vedény m. h.	—	5:22	3:13
9:19	8:15	—	Nezsider-Alsóváros	—	5:22	3:06
9:28	8:25	érk.	Nezsider	indul	5:23	2:56
5:03	—	érk.	Vulka-Pordány	indul	—	11:55
4:15	—	érk.	Kismarton	indul	—	12:08
9:29	8:27	indul	Nezsider	érk.	5:27	2:52
9:13	8:18	érk.	Pándorf	indul	6:05	2:36
4:03	—	—	Pozsony	—	8:15	12:55
10:30	1:01	—	Magyar-Óvár	—	3:12	12:27
11:03	1:35	—	Győr	—	2:50	11:59
1:15	6:10	—	Budapest	—	10:15	6:28
1:50	6:29	érk.	Bécs-St.-E.-G.	indul	—	12:50

A Kis-Czellből kiinduló 102. sz. személy- és 114. sz. vegyesvonat Eszterháza-Fertő-Szt. Miklóstól mint 12. illetve 13. számú vonat közvetlen Sopronig, viszont a Sopronból kiinduló 13. és 15. sz. személyvonat Eszterháza-Fertő-Szt. Miklóstól mint 103. sz. személy- illetve 111. sz. vegyesvonat közvetlen Kis-Czellig közlekedik.

7. A Fertővidéki HÉV első menetrendje. In. Lovas 1976. 67.

Eisenbahnverkehr. Sopron-Röhegy Szíjalfbahn.			
	irány	mitags	adatok
Abfahrt von Sopron	4:16	10:10	6:40
Harka-Röpháza	4:28	10:25	6:53
Sopronferejtur	4:41	10:40	7:06
Álfőpéteria	4:54	10:53	7:19
Sopronnyél-Haracsony	5:13	11:16	7:38
Doborján	5:24	11:28	7:49
Zatompát	5:36	11:42	8:01
Reperdskabold	5:51	11:57	8:16
Sopronkénymárton	6:00	12:06	8:24
Sopronnyúl	6:09	12:15	8:32
Csáva	6:20	12:27	8:43
Felsőpulya	6:40	12:49	9:03
Álfőpulya	6:52	1:01	9:15
Felsőlápó	7:04	1:15	9:27
Hötrendel	7:23	1:35	9:46
Röhegy-Wasserheilanstalt	7:33	1:45	9:56
Ankunft in Röhegy	7:42	1:54	10:05
Abfahrt von Röhegy	4:15	8:25	2:39
Röhegy-Wasserheilanstalt	4:25	8:35	2:49
Hötrendel	4:36	8:47	3:00
Felsőlápó	4:53	9:06	3:17
Álfőpulya	5:07	9:20	3:31
Felsőpulya	5:25	9:40	3:49
Csáva	5:38	9:54	4:02
Sopronnyúl	5:50	10:06	4:14
Sopronkénymárton	5:59	10:17	4:23
Reperdskabold	6:07	10:25	4:31
Zatompát	6:22	10:41	4:46
Doborján	6:33	10:53	4:57
Sopronnyél-Haracsony	6:50	11:12	5:14
Álfőpéteria	7:01	11:23	5:25
Sopronferejtur	7:13	11:37	5:37
Harka-Röpháza	7:28	11:55	5:52
Ankunft in Sopron	7:41	12:08	6:05

8. A Sopron-közéki HÉV első menetrendje (németül). Forrás: Oedenburger Zeitung, 1908. november 1. 252. szám, 6.