

HORVÁTH CSABA SÁNDOR

A SOPRON–KŐSZEGI HÉV MEGVALÓSULÁSA

ÉS AZ ÁLTALA ÁTSZELT TERÜLET ÉRINTETT MEZŐGAZDASÁGI
ÉS IPARI EGYSÉGEI

ASopron–kőszegi HÉV a Sopron és Vas vármegyékben élők nagy várakozására végül majd’ 50 évvel az első – 1860-as évek közepén felmerülő – elgondolását követően, 1908 végétől működött a két volt szabad királyi város között. E vonal a nagy HÉV-építési láz végére valósulhatott csak meg, hiszen voltak a térségben (például: Sopron–pozsonyi HÉV,¹ Fertővidéki HÉV, Szombathely–kőszegi HÉV) ezzel szemben prioritást élvező vicinálisok. Az első elképzelések rendre elbuktak a kellő finansziális háttér hiánya miatt, de már ez is jelezte, hogy van tétje a két várost összekötő vonal kiépítésének. A vicinális előtörténete ennek következtében meglehetősen hosszúra nyúlik vissza a történelemben, de a számos helyi kezdeményező után egy budapesti vállalkozónak, Stein Miklósnak – vélhetően fővárosi tőkecsoportokkal a háta mögött – sikerült tető alá hoznia a vállalkozást. Mindazonáltal nem szabad elfelejteni, hogy helyi támogatás nélkül ez így nem valósulhatott volna meg. Az érintett vármegyék (Sopron és Vas), végponti városok (Kőszeg és Sopron) és a vonal mellett található települések a saját anyagi potenciáljukhoz mérten támogatták a vasút kiépítését, hiszen érdekükben állt, hogy a pálya ne kerülje el lakhelyüket, mert az hosszú időre elzárhatta volna őket a világtól. Itt külön kiemelendő az Esterházy Hitbizomány, amely 250 000 forintos részvényjegyzéssel egyértelműen jelezte, nagy perspektívát lát a vasútban. A helyenként meglehetősen nehéz terepviszonyok és a települési hozzájárulások eredményezték a vonal kacskaringósságát, aminek kijelölését komoly viták és érdekarharcok előzték meg. Ez esetben az „engedményesnek” talán még ennél is nagyobb huzavonát jelentett a meglehetősen vontatottan előrehaladó helyi hozzájárulások összegyűjtése. Stein lobbytevékenysége végül meghozta az áttörést az ügyben, és a HÉV megépülhetett. Jelen tanulmány kizárólag a HÉV megépítésére koncentrálna a vonal engedélyezésének törvénybe iktatásától annak átadásáig, illetve kitér arra is, hogy milyen mezőgazdasági és ipari egységek voltak érdekelték a vicinális megépítésében.

1 Vö. HORVÁTH Csaba Sándor: A sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete. In: *Korall*, 2013. 52. szám, 43–68.

AZ ENGEDÉLYEZTETÉS

A Sopront Kőszeggel összekötő vasút megvalósulása Stein Miklós budapesti vállalkozó nevéhez köthető, akinek 1906 őszére sikerült lerakni az 5%-os, 250 000 koronányi építési kauciót az m. k. központi pénztárnál.² Ezt követően a maradék törzsrészcvények jegyzésére került már sor, amit – ha nehezen is – az építkezés végére összegyűjtött a kivitelező. Ez idő alatt a HÉV-vel kapcsolatos, 1907. évi XXX. törvénycikk is megjelent a törvénytárban. Ez kimondta, hogy „a győr–sopron–ebenfurthi vasut Sopron állomásából kiágazólag, a kőszeg–szombathelyi helyi érdekű vasut Kőszeg állomásáig vezetendő gőzmozdonyu helyi érdekű vasutnak az 1880. évi XXXI. és az 1888. évi IV. törvénycikkben foglalt feltételek mellett leendő engedélyezésére ezennel felhatalmaztatik”.³ Együttal a kereskedelemügyi miniszter kibocsátotta 45.942. szám alatt a Sopron–kőszegi HÉV engedélyokiratát is. Ebben az előljáró leírta, hogy milyen feltételek mellett engedélyezi a már megszavazott vasutat: „Stein Miklós mérnök, budapesti lakos engedélyt kap és kötelezettséget vállal arra, hogy a győr–sopron–ebenfurthi vasut sopron állomásából kiágazólag a cs. kir. szab. déli vaspálya sopron–szombathelyi vonalán építendő Harka-Kópháza forgalmi kitérőn, továbbá Németkeresztúron át a kőszeg–szombathelyi helyi érdekű vasut Kőszeg állomásáig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasutat”⁴ az általa megszabott feltételek mellett megépítse és üzletben tartsa.

A pálya építésére és üzletberendezésére a kereskedelemügyi miniszter által kiadott és az engedélyokirat kiegészítő részében megtalálható passzusok mérvadóak. Az engedélyes köteles az építési terveket 6 hónap alatt, a részletterveket az átvizsgáláshoz szükséges időben két példányban átnyújtani a miniszternek. A vasút kiépítésére és üzleti céljaira érvényes 1881. évi XLI. törvénycikk értelmében a kisajátítási jog engedélyeztetik. Stein köteles megállapodni a más vasúttársaságokhoz tartozó állomások és kitérők közös használatáról. A tényleges építési tőkét a miniszter 4 640 000 koronában állapította meg. Emellett az engedélyesnek Magyarországon kellett beszereznie a forgalmi eszközöket, síneket és egyéb, az építkezésnél és üzletberendezésnél használatos anyagokat. A pálya műszaki felülvizsgálatát csak a kereskedelemügyi miniszter végezheti el. Az engedélyezett vonal üzletének kezelése az engedély egész időintervallumára a MÁV-hoz került. Ezen felül Kossuth Ferenc miniszter meghatározta a menet- és szállítási díjakat, illetve azt, hogy az engedélyes köteles a magyar királyi posta küldeményeit szállítani, üzleti távirda-, távbeszélő- és villamosjelző berendezéseket felállítani. Ha a polgári vagy katonai forgalom olyan mértékben megnövekedik, akkor Steinnek a saját költségén kell emelnie a vonal kapacitását az elvárt szintre, továbbá kötelezettséget kell vállalnia a folyamatos üzleti számadások elkészítésére és a statisztikai adatok beszolgáltatására, és arra, hogy az engedélyokirat kibocsátásának napjától három hónapon belül részvénytársaságot alapít. A kereskedelemügyi miniszter mindenkor jogosult meggyőződni a pálya építéséről, a megfelelő infrastruktúra fenntartásáról, a rekonstrukciókról és az „engedményest” az esetleges hiányok pótlására felszólítani, vagy bírságotolni.⁵

- 2 A sopron–kőszegi vasut. Az építési kaució letétele. *Vasvármegye* (A továbbiakban: *Vvm*), 1906. november 3. 251. szám, 1.
- 3 1907. évi XXX. a sopron–kőszegi helyi érdekű vasut engedélyezése tárgyában című törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6969> 2013.01.13.
- 4 Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Z1652. Sopron–Kőszegi HÉV Rt., 1898–1949. (A továbbiakban: MOL, SK HÉV) 1. doboz, A Sopron–kőszegi helyi érdekű gőzmozdonyú vasutra vonatkozó engedélyokirat. A Vasúti és Közlekedési Közlöny kiadása, 1907. június 19. 1.
- 5 A sopron–kőszegi helyi érdekű gőzmozdonyú vasutra vonatkozó engedélyokirat. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* (A továbbiakban: *VKK*), 1907. július 10. 78. szám, 609–610.; MOL, SK HÉV, 1. doboz, Kereskedelemügyi m. kir. Miniszter 58.069. számú V. 1907. rendelete. 1907. július 31.; A sopron–kőszegi helyi érdekű gőzmozdonyú vasutra vonatkozó engedélyokirat. *VKK*, 1907. július 12. 79. szám, 614–615.

Kossuth miniszter egy kiegészítő mellékletet is csatolt a hivatalos dokumentumhoz. Ebben főként a pálya technikai paramétereit határozta meg, így például a legnagyobb sebességet (40 km/h), az al- és felépítményt, az állomásokat, az állomási építményeket és vonalórházakat, a pályaelzárást és -jelzést, a járműveket, a felszerelési, leltári és berendezési tárgyakat, felhasználási anyagokat és a jótállást.⁶ A kereskedelemügyi miniszter ezeket a feltételeket szabta meg Stein engedélyesnek az építkezés és az üzemvitel idejére.

Miután az engedélyes rendelkezésére állt a 4 640 000 koronás tényleges építési tőke 35%-át kitevő 1 624 000 koronányi törzsrészvény,⁷ és a termés betakarítására is sor került, 1907 őszén végre elkezdődhetett az építkezés.⁸ Időközben Sissovi Miklós kőszegi polgármester további egyezkedéseket folytatott Steinnel a település közönsége számára szükséges létesítmények biztosítása céljából. Az előjárónak két kérése volt: a Szent János-híd és a felső vám közötti vonalon egy feltételes megállóhelyet létesítsenek a vízgyógyintézet, az evangélikus tanintézet és a katonai alreáliskola miatt, illetve ugyanitt egy, a sörfőzde, a nemezgyár, az Eitner malom és a cementgyár vagonjainak a szállítását megoldó teheráru ki- és berakodására szolgáló kiterőt építsenek.⁹

A munkálatok kellő gyorsasággal haladtak előre. További 150 munkás kezdte el az építkezést Kőszeg felől 1907 októberében, és Stein ekkor bízott már abban, hogy a pálya 1909 júniusa előtt a forgalomnak átadható lesz.¹⁰ Sopron vármegye soproni és felsőpulyai járásainak érdekelt települései, érezve azt, hogy hamarosan elkészül a vasút, újfent törzsrészvényeket jegyeztek különböző összegekben: Felsőlászló 6000, Lakompak 15 000, Réccény 4000, Küllő 2500, Sopronkeresztúr 35 000, Sopronnyék 18 000, Csáva 5000, Doborján 9000, Felsőpulya 12 000, Középpulya 2000, Alsópulya 4000, Hasfalva, 2000, Alsópéterfa 6000, Harácsony 5000, Vámosderecske 2000, Császárfa 1000, Borosd 800, Répcekaroly 600 korona értékben.¹¹ Miután a kereskedelemügyi miniszter Sopron vármegye – korábban kilátásba helyezett – 160 000 koronás támogatását is jóváhagyta, az állandó választmány javasolta, hogy Esterházy Miklósnak, Zichy Jánosnak és Rohonczy Györgynek mondjanak köszönetet az emberek a vasút létesítéséért való áldozatkész közbenjárásuk miatt.¹² Így

- 6 A sopron–kőszegi h. é. gőzmozdonyú vasut építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. *VKK*, 1907. július 12. 79. szám, 615–616.; A sopron–kőszegi h. é. gőzmozdonyú vasut építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. *VKK*, 1907. július 14. 80. szám, 618–621.; A sopron–kőszegi h. é. gőzmozdonyú vasut építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. *VKK*, 1907. július 17, 81. szám, 639–640.
- 7 E tőke a posta ingyenes szállítása és az állami segély címén kapott 864 000, Sopron vármegye 160 000, Vas vármegye 25 000, Kőszeg 20 000, Sopron 50 000, Sopronkeresztúr 35 000, Esterházy-uradalom 250 000, Küllő, Sopronnyék, Harácsony, Hasfalva, Alsópéterfa, Lök, Lakfalva, Doborján, Lakompak, Réccény, Kabold, Veperd, Alsópéterfa, Csóromfalva, Szentmárton, Lanszér, Lanszérújfalva, Kishársfalva, Csáva, Sopronújlak, Felsőpulya, Középpulya, Alsópulya, Felsőlászló, Derecske, Császárfa, Borosd, Répcekaroly, Mészverem 134 100 és az építési vállalkozó 85 900 koronányi törzsrészvényből tevődik össze. In: A sopron–kőszegi helyi érdekű vasut részvénytársaság alapszabályai. Bp., k. n., 1907. (A továbbiakban: A sopron–kőszegi HÉV alapszabályzata 1907.) 5–6.
- 8 KÖVÉR István – PAMMER László: A sopron–kőszegi HÉV. In: Kővér István (szerk.): Százéves a vasútigazgatóság Szombathelyen. Vasútvonal történetek. II. kötet. Szombathely. MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság és Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezete, 1995. (A továbbiakban: KÖVÉR – PAMMER 1995.) 437.
- 9 Vasuti megálló. *Kőszeg és Vidéke* (A továbbiakban: *KéV*), 1907. szeptember 29. 39. szám, 3. A forrás Waisbecker cementgyárat említi, de ilyen nem volt Kőszegen. Ez egyetlen helyi cementárúgyárra vonatkozhat, amely Zerthofer Mihály tulajdonában volt.
- 10 A sopron–kőszegi vasut. *KéV*, 1907. október 6. 40. szám, 3.
- 11 Községek a kőszegi vasutért. *Vvm*, 1907. október 5. 227. szám, 4., Községeink a kőszegi vasutért. *Soproni Napló* (A továbbiakban: *SN*), 1907. október 3. 79. szám, 4.
- 12 Állandó választmány. A kőszegi vasut. *SN*, 1907. október 6. 80. szám, 1.

Steinnek egyre kevésbé kellett azon aggódnia, hogy honnan lesznek meg a hiányzó törzsrészvények fedezetei.

A kivitelezést Magyarország szinte minden részéről, sőt még külföldről is érkező munkások folytatták le, akik alacsony bérért a hegyes-völgyes vonalvezetés miatt meglehetősen kemény munkát végeztek, de ennek meg is lett az eredménye. A dolgozók sztrájkba léptek a kőszeg–répcekehelyi rész építése közben. A munkások kevesellték a bérüket. A legmagasabb napi kereset 2 korona 40 fillér lehetett, amelyért nem volt értelme eljönni a kubikusoknak Csongrád vármegyéből, így az érkező 150 munkásból harmincan hamar haza is utaztak. Panaszkodtak arra is, hogy senki sem néz feléjük, és az egy hétre kapott 2–3 korona előleg még arra sem elegendő, hogy kenyeret vegyenek. Kilátásba helyezték az egész csoport hazatérését abban az esetben, ha nem változnak a feltételek.¹³ Ha ez bekövetkezett volna, akkor a vasút átadása késett volna. Ez azonban senkinek sem volt jó, így Stein a hazatérő dolgozók helyett újakat szerződtetett, akik nem léphettek már le csak úgy maguktól a jogi viszony miatt.

Eközben a vonal iránya is némileg módosult. A vaspálya a GYSEV indóházától egyenesen haladt tovább párhuzamosan a Déli Vasút mellett Kópházáig, és itt átszelte e pályát. Az utóbbi vasúttársaság Kópházán nagyobb teherpályaudvart létesített a Kőszeg felől érkező szerelvények zökkenőmentes továbbítása érdekében.¹⁴ Felsőpulyán is némi korrekcióra lehetett számítani azzal kapcsolatban, hogy hova kerüljön az állomás, mert ez idő alatt ott közigazgatási bejárást tartottak.¹⁵ Itt először felmerült az, hogy nem is a településen, hanem a Dérföld irányában elterülő dombon kellene építeni azt, a bazaltbányához való közelség miatt, de az illetékesek ezt teljességgel elvetették, hiszen félórányi gyalogutat jelentene a település lakói számára, nem mellékesen pedig Felsőpulya járási székhely, így saját indóházat igényel. Rohonczy György báró javaslata az volt, hogy Felső- és Középpulya közé tegyék az állomást, mert az közel van mindkét községhez, de végül a döntést elnapolták.¹⁶ A kereskedelemügyi miniszter aztán elrendelte a pótbejárást azért, hogy sürgősen határozzanak erről.¹⁷ Ehelyütt mégis az első, a Stein és az Esterházy hercegi érdekeltség által is pártolt Felsőpulya felett elterülő dombon létrehozandó állomás terve tűnt a legkönnyebben kivitelezhetőnek, mivel a többi megoldás jócskán megdrágította volna a vasútépítést.¹⁸ Mindeközben a harkaiak viszont révbé értek. Kossuth az óhajukra engedélyt adott Harkán egy állomás létesítésére, ami által sokkal közelebb kerültek Sopronhoz.¹⁹ A város törvényhatósága azonban aggodalmát fejezte ki egy Harka és Kópháza közötti rakodóállomás építése miatt, hiszen ezzel könnyen átterelhetik a forgalmat a Déli Vasútra, és az nem tenne jót a városnak. Közölték a miniszterrel és a vállalkozóval, hogy ha ezzel kapcsolatban nem történik korrekció, az általuk megszavazott segélyt nem folyósítják.²⁰

Ez idő alatt a képviselőházban már az engedélyezéssel kapcsolatos utolsó döntések is megszülettek. Wekerle Sándor miniszterelnök betérjesztette a Sopron–kőszegi vasút engedélyezésének megtörténtéről szóló miniszteri jelentést a Házba, amelyet a közlekedési és

13 Kövér 1983. 159., A kőszeg–soproni vasút munkásai. *KéV*, 1907. október 13. 41. szám, 2.

14 Kőszeg–soproni vasút munkásai. *KéV*, 1907. október 27. 43. szám, 2.

15 Közigazgatási bejárást. *Vvm*, 1907. október 23. 242. szám, 4.

16 Vítás vasuti állomás. *SN*, 1907. október 27. 86. szám, 4.

17 Vítás vasuti állomás. *SN*, 1907. november 24. 94. szám, 7.

18 A felsőpulyai vasuti állomás. *SN*, 1907. december 5. 97. szám, 3.

19 Vasuti állomás Harkán. *SN*, 1907. november 10. 90. szám, 4.

20 A sopron–kőszegi vasút. *SN*, 1907. december 1. 96. szám, 5.

pénzügyi bizottsághoz irányítottak.²¹ Steinnek az okozott ezúttal már fejtörést, hogy a kereskedelemügyi miniszter nem hagyta jóvá az útalap terhére Vas vármegye törvényhatósága által korábban megszavazott kilométerenkénti 4000 koronát, hanem arra szólította fel a közgyűlést, hogy keressen más fedezetet erre.²² A megyegyűlés november 25-én tárgyalta újra az ügyet. Az állandó választmány a korábbi álláspontjához hasonlóan, ismét a támogatás megtagadását terjesztette elő.²³ Kőszegi József megyebizottsági tag újfent propagandabeszédet mondott a vasút mellett, így a vármegye elhatározta, hogy a minisztert újból megkéri a megszavazott segély elfogadására.²⁴

Az építkezés eközben 1907 végére az enyhe időjárásnak köszönhetően jól haladt előre. A földmunkálatok nagy részét már el is végezték, és szinte borítékolható volt, hogy a vasút elkészül a kívánt időre. A Déli Vasúttal viszont egyelőre nem volt megegyezés a pályatestüket átszelő vonalrész használatának tárgyában, de bízott mindenki e kérdés gyors megoldásában.²⁵ December végére a felsőpulyaiak is dülőre jutottak az állomásukat illetően. Megegyeztek abban, hogy Felső- és Középpulya között kívánják elhelyezni az indóházat, ezzel minden igényt kielégítve, de csak a miniszter mondhatta ki az utolsó szót az ügyben.²⁶

Időközben az is eldőlt, hogy Sopron lesz a HÉV központja, hiszen a kereskedelemügyi miniszter az 1907. június 19-én kibocsátott engedélyokirathoz kiegészítésként egy, a Sopron–kőszegi HÉV székhelyeként eredetileg megadott Budapest helyett Sopront megjelölő függeléket mellékelte.²⁷

Továbbra is kérdéses volt még 1908 elején, hogy a kereskedelemügyi miniszter támogatja-e a Vas vármegye törvényhatósága által az útalap terhére megszavazott 20 000 koronás összeget. Minekutána Kossuth ezt már kétszer elvetette, mégis úgy tűnt, lehet esély ennek az elnyerésére. Az a lehetőség is fennállt, hogy a HÉV kedvező hatást gyakorol az alapra, és így az ebből származó megtakarításokon keresztül a megszavazott támogatás lehívható lesz. Végleges döntés egyelőre nem született az ügyben.²⁸ Ezalatt 1908 elején a vonal kivitelezése – a kedvező időjárású télnek köszönhetően – tovább folytatódott. Ekkor Sopron városa hangot adott az elégedetlenségének, mondván, ők a korábban a vasút számára megszavazott 50 000 koronás támogatást arra adták, hogy a kőszegi pálya saját vonalon ágazzék be Sopronba, de az építendő időközben erre Harka-Kópháza állomást jelölte ki. A kereskedelemügyi miniszter a város ezzel kapcsolatos felterjesztését nem vélte megalapozottnak.²⁹ Ennek ellenére a vita itt nem ért véget.

Márciusra a kivitelezőnek komoly fejtörést okozó földmunkálatok nagyrészt elkészültek Harka-Kópháza környékén, hiszen majd két méterrel kellett megemelniük a Sopron–nagykanizsai pályát, hogy az keresztezze az új vonalat.³⁰ Ezt követően a munkások

21 A sopron–kőszegi vasút. *KéV*, 1907. november 10. 45. szám, 3.

22 A sopron–kőszegi vasút viszontagságai. *SN*, 1907. november 14. 91. szám, 3.

23 A kőszeg–soproni vasut nem kap segítséget. *Vvm*, 1907. november 23. 267. szám, 2.; A kőszeg–soproni vasut. *Vvm*, 1907. november 25. 269. szám, 2.

24 Kőszeg–soproni vasut a megyegyűlésen. *KéV*, 1907. december 1. 48. szám, 2–3.

25 A sopron–kőszegi vasut. *SN*, 1907. december 15. 100. szám, 5.

26 Vasuti állomás Felsőpulyán. *SN*, 1907. december 19. 101. szám, 4–5.

27 MOL, SK HÉV, 1. doboz, Engedélyokirati függelék, 1907. december 15.; Függelék a sopron–kőszegi helyi érdekű vasut engedélyokiratához. *VKK*, 1907. december 22. 147. szám, 1063.

28 A kőszeg–soproni vasut segítése. A miniszter újabb leirata. Még nem döntött véglegesen. *Vvm*, 1908. január 12. 9. szám, 4–5.

29 MOL, SK HÉV, 1. doboz, Kereskedelemügyi m. k. Minister 97.057. számú III/1907. rendelete. 1908. január 3.

30 KÖVÉR István: A Kőszeg környéki vasutak története. 1883–1893. Szombathely, MÁV Igazgatóság, 1983. (A továbbiakban: Kövér 1983.) 160.

a Sopron és Harka közötti részen már a vágányokat rakták.³¹ Miután a pótbejárás sikeresen lezajlott, a soproniak óhajára eldőlt többek között az is, hogy a vonal Felsőpulya határában nem az ártérben, hanem a bazaltbánya területén vezet majd át.³² Kossuth miniszter már a 343–430. számú szelvények közé eső (Csáva–Alsópulya) szakasz építésére is engedélyt adott.³³ Ezután lehetett az épületekhez és a műtárgyakhoz kezdeni. A munkások Sopron környékén egy, a terep egyenetlenségét csökkentő, komolyabb átvágást is megcsináltak. Az új prognózis szerint a HÉV öszre átadható lesz, ha sikerül a kivitelezőknek ezt a tempót tartaniuk.³⁴

Időközben a kőszegi állomás kibővítése is szükségszerűvé vált. Az érdekeltek emiatt Novák Bertalan államvasúti főfelügyelő elnökletével helyszíni szemlét tartottak, és pontosan meghatározták a változtatásokat. Ezek kivitelezéséhez a munkások még márciusban hozzá is láttak.³⁵ Áprilisban a Soprontól Répcekehelyig húzódó szakasz elkészült, és a rőt-falva-rendeki állomás építése is megkezdődött.³⁶ Stein és Novák főfelügyelő vezetésével egy hivatalos műszaki bizottság járta be a vasutat még ebben a hónapban, hogy ellenőrizzék a pálya kivitelezését, és meggyőződjenek az építkezés megfelelő tempójú előrehaladásáról.³⁷ Bár a tavaszi esős idő egy cseppet visszavetette a lendületet, májusban a munkások már elkezdték a síneket is lerakni, és hozzáláttak Sopronszenmártonnál egy 20 méteres viadukt megépítéséhez is. A legnagyobb fejtörést a Csávától Felsőpulyáig terjedő, valóságos hegyi pálya jellegű rész jelentette.³⁸ A vonal építésén ez idő tájt hozzávetőlegesen 1500–2000 ember dolgozott.³⁹

Időközben az állomásokhoz vezető utakról is megindultak a tárgyalások.⁴⁰ Sopronban a közvéleményt az foglalkoztatta már leginkább, hogy milyen lesz az új HÉV menetrendje. A helyiek naponta legalább 3 személyvonatot kívántak, és a másik fontos szempontjuk az volt, hogy mind az ő városukban, mind Kőszegen legyen csatlakozás a más irányba közlekedő szerelvényekhez.⁴¹ Közben a munkálatok továbbra is gyorsan haladtak előre, a nehézséget csak az jelentette, hogy az állami vasgyár képes-e egyáltalán ilyen tempóban szállítani az építkezéshez szükséges síneket a fokozott megrendelések miatt.⁴²

Mivel a vállalkozó teljesítette a megszabott feltételeket, Sopron köz- és jogügyi bizottsága az ülésén elhatározta, a korábban megszavazott 50 000 koronányi szubvenciót

31 A kőszeg–soproni vasut. *KéV*, 1908. március 29. 13. szám, 2.

32 MOL, SK HÉV, 1. doboz, A sopron–kőszegi helyi érdekű vasút 343–430 szelvények közti vonalrészének közgazgatási pótbejárásáról felvett jegyzőkönyv. 1908. január 10.; Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára. 1903. XV. 31. IV. 1403. d. 18. doboz. Sopron város tanácsának iratai. (A továbbiakban: SL, SVTI 1403. 18.) Sopron sz. kir. város tekintetes törvényhatósági bizottságának. 1908. február 17.

33 MOL, SK HÉV, Jegyzőkönyv, 1907. december 14.; A sopron–kőszegi vasut építése. *Vvm*, 1908. március 13. 61. szám, 4.; Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára, Vasvármegye Közigazgatási Bizottsága, V. 1129. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 17259. számú III/4. rendelete, 1908. március 1.

34 A sopron–kőszegi vasut építése. *SN*, 1908. március 2. 53. szám, 4.

35 MOL, SK HÉV, 1. doboz, Jegyzőkönyv, 1908. március 14.; A kőszegi pályaudvar kibővítése. *Vvm*, 1908. március 24. 70. szám, 4.

36 Sopron–kőszegi vasut. *SN*, 1908. április 7. 81. szám, 3.

37 Vonatbejárás a kőszeg–soproni vasuton. *Vvm*, 1908. április 17. 90. szám, 6.; A kőszeg–soproni vasut bejárása. *KéV*, 1908. április 19. 16. szám, 2.

38 Sopron–kőszegi vasut. *SN*, 1908. április 19. 92. szám, 7.

39 A sopron–kőszegi vasut. *Vvm*, 1908. április 23. 94. szám, 4.

40 Az állomásokhoz vezető utak. *SN*, 1908. május 8. 106. szám, 2.

41 A sopron–kőszegi vasut. *SN*, 1908. május 10. 107. szám, 4.

42 A sopron–kőszegi vasut. *SN*, 1908. május 23. 119. szám, 3.

adják át neki. Mindemellett a fórum javaslatot tett egy, a kereskedelemügyi miniszternek küldendő levélre, amelyben az illetékest a GYSEV-re is kiterjeszthető kedvezményes díjtételek megadására kérték.⁴³ A közgyűlés és a bizottság Sopronban végül úgy határozott, hogy csak akkor utalják ki a támogatást, ha a miniszter a MÁV mellett a GYSEV vonalára is kiterjeszti a kedvezményes díjakat.⁴⁴

A kivitelezők aztán június végére már Lakompakig is lefektették a vágányt, illetve a viadukttal és az állomásépületekkel is elkészültek. Némi megakadás mégis volt, mert a vasgyár nem tudta időben szállítani a síneket összefogó hevedereket, ennek ellenére a pálya a vállalkozó megítélése alapján szeptemberben átadható lesz.⁴⁵ A soproni helyi sajtó ekkortájt már részletesen taglalta a vonal megnyitását, és ezt októberre prognosztizálta. Szerintük a két végpont közötti út meglehetősen hosszásra ígérkezik, hiszen három órát vesz majd igénybe, de ez a későbbi fejlesztéseknek köszönhetően redukálódhat.⁴⁶ Az építkezést eközben beárnyékolta az, hogy Sopron törvényhatósági bizottsága a korábban a vasútnak megítélt 50 000 forintos támogatást végleg megtagadta. A döntés abból fakadt, hogy a város vezetői, amikor ezt az összeget megszavazták a vicinálisnak, nem tudták, hogy a vonal nem közvetlenül, hanem Harka-Kópháza állomásnál ágazik be a GYSEV pályájába. Ilyen körülmények között a szubvenciót megvonták az építetötől.⁴⁷ Az ügy itt még nem zárult le, az átadás után hosszú pereskedés vette kezdetét Stein és a város között.

Az építkezés befejeződése július végére már belátható közelségbe került, mivel a pálya Felsőpulyáig kész volt, csupán a Répcekehely melletti töltés okozott némi fejtörést a kivitelezőknek a folytonos földcsuszamlások miatt.⁴⁸ Miután Rótfalva és Felsőpulya között is lefektették a síneket, nem sokkal később megjelent az első szerelvény, amelyet a település előljárói megkoszorúztak.⁴⁹ Augusztusban kavicsvonatok közlekedtek már a vonalon, és ezzel szinte biztossá vált, hogy október közepén megnyílik az 57,776 kilométeres HÉV.⁵⁰ Jó hírek érkeztek Budapestről is. A kereskedelemügyi miniszter – a miniszterelnökkel, a pénzügy- és belügyminiszterrel egyetértésben – jóváhagyta a korábban Felsőpéterfa, Sopronújlak, Harácsony, Lakfalva, Kishársfalva, Veperd, Kabold, Doborján, Lánzsérújfalu, Lakompak, Császárfalu, Mészverem, Lánzsérvirány, Felsőlászló és Sopronszentmárton községek által megszavazott hozzájárulást, amit majd a települések hosszabb lejáratú kölcsönökkel fedeznek.⁵¹

Szeptemberben aztán Kossuth Ferenc engedélyezte Esterházy Miklós számára Lakompak állomásból kiágazólag – a megfelelő technikai és biztonsági paraméterek mellett – egy műtanrendőri bejárást követően átadható iparvágány létesítését.⁵² Erre csak a későbbi-

43 A sopron–kőszegi vasut szubvenciója. *SN*, 1908. június 11. 133. szám, 2.

44 A kőszeg–soproni vasut segítése. *SN*, 1908. június 17. 138. szám, 3.

45 A sopron–kőszegi vasut. *SN*, 1908. június 27. 146. szám, 2.

46 A sopron–kőszegi vasut. *SN*, 1908. július 5. 152. szám, 3.

47 MOL, SK HÉV, 1. doboz, Jegyzőkönyvi kivonat, 1908. június 25.

48 A sopron–kőszegi vasut. *SN*, 1908. július 28. 171. szám, 2.

49 A sopron–kőszegi vasuton. *KéV*, 1908. augusztus 2. 31. szám, 2.; A kőszeg–soproni vasut. *KéV*, 1908. augusztus 16. 33. szám, 2.

50 A sopron–kőszegi vasuton. *SN*, 1908. július 30. 173. szám, 2.; A kőszeg–soproni vasut. *SN*, 1908. augusztus 30. 198. szám, 4.; A kőszegi vasut. *SN*, 1908. augusztus 15. 187. szám, 5.; A sopron–kőszegi vasut. *KéV*, 1908. augusztus 23. 34. szám, 2.

51 Vasutépítési segély. *SN*, 1908. augusztus 15. 187. szám, 5.; Vasuti építkezési segély. *SN*, 1908. szeptember 2. 200. szám, 2.; Vasuti segélyek. *SN*, 1908. augusztus 19. 189. szám, 2.; Vasutépítkezési segélyek. *SN*, 1908. augusztus 25. 193. szám, 2.

52 A lakompaki iparvágány. *SN*, 1908. szeptember 12. 208. szám, 3.

ekben került sor, hiszen 1911-ben jön létre a szerződés Esterházy Miklós és a Sopron–kőszegi HÉV üzemeltetője, a MÁV között ennek megépítésével kapcsolatban.⁵³

Szeptember közepére az is kiderült, hogy a pálya átadását október 15-ére tűzték ki. Stein ez ügyben Sopronban járt tárgyalni, ahol a GYSEV, a MÁV és a Sopron–kőszegi HÉV küldöttei találkoztak a csatlakozási szerződések megszövegezése tárgyában. Menetrend továbbra sem volt.⁵⁴ Időközben a vasút már a megnyílása előtt érezte a térszervező hatását, mivel a lakfalvi posta elhelyezése is ennek tudatában célszerűen történt meg. A közérdek azt kívánta, hogy a hivatalt Lókra helyezték át, mert onnan Sopronba, 16 kilométeres távolságba három nap alatt jutott el egy levél, így a körjegyzőség, az anyakönyvi és a plébániai hivatal is összeköttetésbe került a járási és megyei intézményekkel. A lókiak ingyenes telket ajánlottak fel az ügy érdekében,⁵⁵ és ez végleg el is döntötte a kérdést.

Az egyre közelebbi átadás örömeibe ürom is vegyült. A veperdi megállóhely tájékán a Kőszegről Sopron felé közlekedő, tizennégy kocsiból álló szerelvény lezuhant a magas töltésről. A szerencsétlenségnek áldozatai is voltak. Három munkást a kocsiból kiömlő homok terített maga alá, ők megfulladtak, míg további három személy súlyosan megsérült. Hersch Vilmos vállalati főmérnök azonnal a helyszínre utazott, és megkezdte a baleset kivizsgálását.⁵⁶ A vizsgálóbizottság arra a megállapításra jutott, hogy a vonat a megengedettnél nagyobb sebességgel próbált meg bevenni egy éles kanyart, és ennek következtében kisiklott, de öt kocsi épen maradt.⁵⁷ A kár így is eléggé tetemes volt, hozzávetőlegesen 40 000 korona.⁵⁸ A bajt súlyosbította, hogy a kórházba szállítást követően két újabb személy is életét veszítette, az egyik, akinek mindkét lábát amputálni kellett, a másik a mozdonyvezető, akit a kiáramló gőz leforrázott és súlyos égési sérüléseket szenvedett.⁵⁹

Az egész szerencsétlenség az átadás korábban meghatározott időpontját is veszélyeztette.⁶⁰ Nem sokkal később be is jelentették, hogy ennek következtében az üzembe helyezés csak november első felében várható, mert ezek után a mérnökök a pálya forgalmi biztonságát alaposabban átvizsgálták.⁶¹ Még le sem nyugodtak a kedélyek az eset után, amikor egy újabb vonat siklott ki a rőtfalva-rendeki állomás magasságában. A mozdony Kőszegről Sopron felé közlekedett, mikor a kövel telerakott szerelvény Rőtfalva és Répcekehely között letért a pályáról. Csodával határos módon személyi sérülés nem történt ezúttal, és a forgalom pár óra leforgása alatt helyreállt.⁶²

Az indulatok lecsillapodása után Baán Endre Sopron vármegyei fő- és Hajás Antal alispán október 11-én személyesen bejárták és megszemlélték a pálya egyes, nevezetesebb részeit, így az állomásokat, hidakat és műtárgyakat.⁶³ Kiírták október 31-ére a műtanrendőri

53 MOL, SK HÉV, 1. doboz, Szerződés, 1911. április 15.

54 A sopron–kőszegi vasút. *SN*, 1908. szeptember 18. 213. szám, 2.

55 A sopron–kőszegi vasút. *SN*, 1908. szeptember 19. 214. szám, 3.

56 Egy vasutvonal vérkeresztése. Szerencsétlenség a sopron–kőszegi vasuton. Négy halott, számos sebesült. *Vvm*, 1908. szeptember 20. 216. szám, 6.; Nagy vasuti szerencsétlenség. *SN*, 1908. szeptember 20. 215. szám, 4.

57 A kőszeg–soproni vasút vérkeresztése. *Vvm*, 1908. szeptember 23. 218. szám, 5.

58 A veperdi szerencsétlenség. *SN*, 1908. szeptember 22. 216. szám, 2.

59 A kőszeg–soproni vasuti szerencsétlenség. *KéV*, 1908. szeptember 27. 39. szám, 2.; A kőszeg–soproni vasút katasztrófája. *Vvm*, 1908. szeptember 22. 217. szám, 5.

60 A veperdi szerencsétlenség. *SN*, 1908. szeptember 25. 219. szám, 2.

61 A kőszeg–soproni vasút megnyitása. *SN*, 1908. szeptember 29. 222. szám, 3.; A kőszeg–soproni vasút megnyitása. *Vvm*, 1908. szeptember 26. 221. szám, 5.

62 Kisiklott a sopron–kőszegi vasút. *Vvm*, 1908. október 11. 234. szám, 8.; Vonatkisiklás. *KéV*, 1908. október 11. 41. szám, 2.

63 A sopron–kőszegi vasuti vonal bejárása. *SN*, 1908. október 11. 233. szám, 3.

bejárás időpontját is.⁶⁴ Még a megnyitás előtt Kőszeg város tanácsa a Kőszeg sziget állomásnevet Kőszeg sörgyárra keresztelte át.⁶⁵ Október közepén azonban még mindig nem lehetett tudni a megnyitó pontos dátumát. Az viszont biztos volt, hogy a megjelentek utána – vagy Kőszegen, vagy Sopronban – ünnepélyes ebédet tartanak. A közvélemény már ekkor is nagy jelentőséget tulajdonított a HÉV-nek, mivel az egy festői, természeti szépségekben gazdag környéken haladt át, így véleményük szerint a vicinális turisztikai funkciója is ki-domborodott.⁶⁶ Október végén a MÁV és a Sopron–kőszegi HÉV megkötötte az üzemkezeléssel kapcsolatos szerződést, majd – a korábbiakkal ellentétben – Kossuth a műtanrendőri bejárást november 4-ére halasztotta, és a menetrendet tekintve is voltak még kérdéses elemek.⁶⁷ Ezzel egy időben a lakompaki iparvágány bejárása és felülvizsgálata is bekövetkezett, és a kereskedelemügyi miniszter a vágány üzembe vételét engedélyezte Esterházy gróf számára.⁶⁸

Miután a hön áhított menetrend elkészült, Sopronban nem vívott ki egyértelmű elismerést, főképp az ügyvédek körében, akiknek már reggel 4-kor el kellett indulniuk, ha Felsőpulyán aznap tárgyalásuk volt.⁶⁹ Némi korrekcióra került sor, de főként a posta jóvoltából, amely csak akkor vállalta a vonal mentén a fővárosi magyar lapok terjesztését, ha át-helyezik a Kőszegről délután 2 óra 39 perckor induló vonatot 4 órára.⁷⁰ Erre azért is volt szükség, mert a különben főképp németajkú vidék magyarosítása ezen keresztül is felgyor-sítható.⁷¹ A megnyitás időpontját a miniszter november 5-ére tűzte ki.⁷² Az átadás előtt Ha-rácsony, Hasfalva és Sopronnyék küldöttsége járt Hajas Antalnál azt panaszolva el, hogy a vállalkozó mindaddig még nem fizette ki a tőlük kisajátított területet. Az alispán megígérte a jelenlévőknek, hogy gyors lépéseket tesz az ügyben.⁷³

Nyitás előtt az illetékesek döntöttek a Sopron–kőszegi HÉV pályaorvosáról, aki dr. Lauringer János járási orvos lett.⁷⁴ Majd a szombathelyi üzletvezetőség az állomások személyzetét is felállította.⁷⁵ Az elosztóvonatok folyamatosan jártak már a vonalon, hogy minden felszerelés a megfelelő helyre kerüljön.⁷⁶ Időközben a *Soproni Napló*ban arról le-hetett olvasni, hogy a bankett helyett csupán egy büfékocsiban látják vendégül a meghívott emberek.⁷⁷ A meglehetősen alacsony, a bérkocsi tarifáinál is kedvezőbb menetdíjak is pub-

64 A kőszeg–soproni vasut bejárása. *SN*, 1908. október 14. 235. szám, 3.; A kőszeg–soproni vasut bejárása. *Vvm*, 1908. október 11. 234. szám, 8.

65 Megváltozott állomásnév. *SN*, 1908. október 14. 235. szám, 3.

66 A sopron–kőszegi vasut. *SN*, 1908. október 17. 238. szám, 3.

67 MOL, SK HÉV, 1. doboz, Szerződés, 1908. október 19.; A sopron–kőszegi h. é. vasut műtanrendőri bejárása. *VKK*, 1908. október 25. 125. szám, 790.; Műtanrendőri bejárás. *SN*, 1908. október 22. 242. szám, 2.; A sopron–kőszegi vasut bejárása. *Vvm*, 1908. október 20. 241. szám, 7.; SL, SVTI 1403. 18. Másolat. 1908. október 14.; A sopron–kőszegi vasut menetrendje. *SN*, 1908. október 20. 240. szám, 3.

68 Iparvágány. *SN*, 1908. október 20. 240. szám, 3.

69 A kőszeg–soproni vasut menetrendje. *SN*, 1908. október 22. 242. szám, 3.

70 A kőszeg–soproni vasut menetrendje. *Vvm*, 1908. október 21. 242. szám, 4.

71 A kőszeg–soproni vasut menetrendje. *KéV*, 1908. október 25. 43. szám, 2.

72 A kőszeg–soproni vasut megnyitása. *KéV*, 1908. október 25. 43. szám, 2.

73 Három község panasza. *SN*, 1908. október 28. 247. szám, 3.

74 A kőszeg–soproni vasut pályaorvosa. *KéV*, 1908. november 1. 44. szám, 2.

75 A kőszeg–soproni vasut személyzete. *SN*, 1908. november 3. 252. szám, 3.; A kőszeg–soproni vasut személyzete. *KéV*, 1908. november 8. 45. szám, 3.; A kőszeg–soproni vasut személyzeti beosztása. *KéV*, 1908. november 1. 44. szám, 2.

76 A kőszeg–soproni vasut. *Vvm*, 1908. október 30. 250. szám, 5.

77 A kőszeg–soproni vasut. *SN*, 1908. október 31. 250. szám, 3.

likussá váltak, ezért a közvélemény szerint hamar élénk forgalom alakul majd ki a vonalon.⁷⁸ A kereskedelemügyi miniszter a régóta húzódozó, a Vas vármegye által megszavazott 20 000 koronás támogatás ügyében is határozott, és jóváhagyta, hogy az útalap terhére rendezzék a segélyt, de ennek fedezete kölcsön útján valósulhatott csak meg.⁷⁹

Végül 1908. november 5-én a régóta tervezett, Sopront Kőszeggel összekötő helyi érdekű vasút műtanrendőri bejárására is sor került.⁸⁰ Ennek vezetője Masirevics György vasúti és hajózási főfelügyelő volt, de jelen voltak a MÁV, a GYSEV, a Kőszeg–szombathelyi HÉV, Sopron és Vas vármegye, Sopron és Kőszeg városa, az Esterházy hercegi uradalom képviselői, Stein engedelményes, Hersch Vilmos építési vállalkozó, Heinsheimer Alfréd a bázeli bank képviselőjében és Rábel László a sajtó részéről. A hivatalos személyeket szállító szerelvény háromnegyed 9-kor indult el Sopronból, és 4 óra környékén érkezett Kőszegre, ahol a vendégek az utazás tapasztalatait jegyzőkönyvbe vették. Megvizsgálták az állomások felszerelését, berendezését, és a műtárgyakat. A bizottság több helyen is kiszállt a nyílt pályán, és a pályatestet is alaposan szemügyre vette.⁸¹ A vonal mentén található települések lakosai ünnepelve fogadták a vonatot. Majd estére a cselekmény résztvevői vizsdatértek a kiindulópontjukba, és az aktus ezzel hivatalosan lezárult. Ezt követően a Pannónia szállóban tartottak egy bankettet. Masirevics aztán november 5-én elrendelte az új vasút megnyitását.⁸²

Napvilágot láttak azonban olyan hírek, hogy a vasút ezzel még nem nyílt meg a közforgalom számára, mert biztonsági szempontból el kell végezni bizonyos munkákat, és ennek következtében az utazóközönség november 10-étől vagy 12-étől veheti azt csak igénybe.⁸³ Mégsem kellett aztán megvárni november 10-ét, mert az új vonal 5-étől a közforgalom számára is megnyílt, és az utasforgalom már az első napokban élénk volt.⁸⁴ A teherszállítás is elindult, amelyet fokozott a bazaltbányák megnyitása is. A MÁV vezetősége a HÉV-et a pályafelügyelet és -fenntartás céljából a szombathelyi igazgatósághoz rendelte.⁸⁵ A kereskedelemügyi miniszter az 57,776 kilométernyi vonalat a megnyitásának napjától a vasúti árufuvarozásra vonatkozó nemzetközi egyezmény hatálya alá helyezte.⁸⁶ Ekkortájt evidencia volt, hogy az állomásépületeket kisebb forgalomra szabták, amelyek a megnyitást követően sokhelyütt, például Sopronkeresztúron, elégtelennek bizonyultak.⁸⁷ Ezek későbbi kibővítésére is sor került.

Sopron vármegyének inntól kezdve nem volt már a közlekedésbe be nem vont területe. A vasút szempontjából kedvezőtlen természetföldrajzi adottságú felsőpulyai járás is kapott vasutat. A helyi sajtó és a közvélemény is sokat várt a vicinálistól, mivel a területen számtalan kirándulohely – többek között Lánzsér várromja, Kabold vára és savanyúforrása⁸⁸

78 Menetidjék az új vasuton. *SN*, 1908. október 31. 250. szám, 3.

79 A kőszeg–soproni vasút segélyezése. *Vvm*, 1908. november 3. 253. szám, 4.

80 MOL, SK HÉV, Jegyzőkönyv, 1908. november 5.

81 A kőszeg–soproni vasút bejárása. A megnyitásról még nem határoztak. *Vvm*, 1908. november 5. 255. szám, 2.

82 Az új vasút. Műtanrendőri bejárás. *SN*, 1908. november 6. 255. szám, 1–2.

83 Vasutmegnyitás üzembe helyezés nélkül. *Vvm*, 1908. november 4. 254. szám, 5.; Vasutmegnyitás. *SN*, 1908. november 5. 254. szám, 3.

84 A sopron–kőszegi HÉV megnyitása. *VKK*, 1908. november 13. 133. szám, 830.; Százötven utas. *SN*, 1908. november 8. 257. szám, 3.; A sopron–kőszegi vasút forgalma. *SN*, 1908. november 7. 256. szám, 2.

85 A sopron–kőszegi vasút. *KéV*, 1908. november 15. 46. szám, 3., Kővér 1983. 161.

86 A sopron–kőszegi helyi érdekű vasutnak a nemzetközi egyezmény hatálya alá helyezése. *VKK*, 1908. december 18. 147. szám, 907.

87 Állomási épületek elégtelensége. *SN*, 1908. november 22. 269. szám, 4.

88 THIRRING Gusztáv: Sopron és a Magyar Alpok. Úti kalauz. Sopron, DTE, 1911. 144–169.

– feküdt, és ezeket az új vasút a nyaralók és a turisták számára még elérhetőbbé tette. Nem mellékesen a vicinális Sopron kereskedelmét is élénkítette, mert olcsóbbá váltak az élelmiszerek, új gyárak és ipari vállalatok telepedhettek itt le.⁸⁹ Ekkor tehát egyértelműnek tűnt a vonal hasznossága nemcsak gazdasági, hanem társadalmi szempontból is.

Megállapítható, hogy a Sopron–kőszegi HÉV a Sopron és Vas vármegyékben élők nagy várakozására végül 50 évvel az első elgondolását követően 1908 végére elkészült, és ezzel egy újabb vidéket sikerült bekapcsolni a vasúti vérkeringésbe a nyugati határszélen. A vonal hosszas előtörténete már jelezte, hogy igenis van tétje a két volt szabad királyi várost összekötő vaspálya kiépítésének. Kellő finánciális háttér nélkül azonban ez nem valósulhatott meg. Stein Miklós budapesti vállalkozó végül komoly érdekharcok és lobbitevékenység után megteremtette a hátteret (még ha Sopronnal sokáig perben is állt), és kiépíthette a vonalat.

A SOPRON–KŐSZEGI HÉV ÁLTAL ÉRINTETT MEZŐGAZDASÁGI ÉS IPARI EGYSÉGEK

Egy vaspálya lefektetését két dolog ösztönözhet: egyrészt a már meglévő termelő tényezők igénye a vasútra, melynek megteremtésére azok nagy hatást gyakorolhattak, másrészt az új közlekedési eszköz nagyjából előre jelezhető gazdasági fejlődést dinamizáló effektusa. A tanulmány ehelyütt azt vizsgálja, milyen területeket szel át a Sopron–kőszegi HÉV, de ezen belül is fontosabb az, milyen állomások jelentek meg a vonalak mentén, és azokhoz milyen (nagy)birtokok és termelőegységek tartoztak, amelyek áruikat e helyen adták fel, illetve, ha szükségük volt nyersanyagra, akkor ezen keresztül juthattak hozzá. E térségben a vizsgált időszakot tekintve a nagybirtok dominanciája kimutatható, így a kutatás e szemszögből ezekre koncentrált. Az érintett nagybirtok-tulajdonosok – feltételezésem szerint – innovatív módon álltak a vasútfejlesztéshez, hiszen az új közlekedési eszköz megkönnyítette az általuk termelt javak szállítását, illetve megnyitotta előttük „a világ kapuját”, ennek következtében anyagi áldozatot is hajlandóak voltak meghozni a területüket átszelő vaspálya lefektetése érdekében. Ezzel mint gazdasági és nem politikai tényező gyakoroltak hatást a vasútépítésre. Az ipari egységek esetében is releváns volt, hogy a vasút, illetve a rakodóhely minél közelebb kerüljön hozzájuk, hiszen az is serkentőleg hathatott termelésükre, potenciáljukra és fejlődésükre; ebből adódott, hogy a vicinális létrejött ezen üzemeknek, gyáraknak is érdekében állt.

A Sopron–kőszegi HÉV állomásai a következők voltak: Sopron, Harka-Kópháza, Németeresztúr, Alsópéterfa, Sopronnyék-Harácsony, Doborján,⁹⁰ Lakompak, Veperd-Kabold, Sopronszentmárton, Sopronújlak,⁹¹ Csáva, Felsőpulya, Alsópulya, Felsőlászló, Rőt-Rendek,⁹² Kőszeg-sörgyár,⁹³ Kőszeg.⁹⁴ Ha a HÉV által érintett településeket megvizsgáljuk,

89 GÖNCZY Béla: A magyarországi keskenyvágányú vasutak országos hálózata. In: *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*. 1901. II. füzet 81. (A továbbiakban: GÖNCZY 1901.); Sopron–kőszegi vasut. *SN*, 1908. november 5. 254. szám, 1–2.

90 1909-től Doborján-Lakfalva

91 1909-től Vámosderecske-Sopronújlak

92 1909-től Rőtfalva-Rendek

93 Először Kőszeg-vízgyógyintézetként szerepelt a menetrendben, majd a kőszegiek kérésére lett sörgyár az elnevezése.

94 A sopron–kőszegi vasut menetrendje. *SN*, 1908. október 28. 247. szám, 3.

akkor itt egy homogén képet kapunk a nagybirtokosokról, hiszen a területek nagy része gyakorlatilag egy család, az Esterházy kezében összpontosult. Ez alól kivételt Sopron, Harka, Kópháza, Felsőlászló és Kőszeg képezett, ahol a települések voltak a tulajdonosok, nem a család. Ebből az következik, hogy Sopron vármegyében, a Soproni járásban Németkeresztúrtól kiindulva Alsópéterfán, Sopronnyéken, Harácsnyon, Doborjánon, Lakfalván, Lakompakon, Veperden át egészen Kaboldig, a Felsőpulyai járásban Sopronszentmártontól Sopronújlakon, Csáván, Felsőpulyán át Alsópulyáig, és Vas vármegyében a Kőszegi járásban Rőtfalva és Rendek esetében is a birtokos az Esterházy Hitbizomány volt.⁹⁵ Ez a vasút kvázi családi vállalkozásként üzemelt, amit misem fémjelez jobban, minthogy egyrészt az Esterházy-uradalom 250 000 korona értékben jegyzett törzsrészcsevényeket a vállalat alaptőkéjéből, amivel az állam után messze a legnagyobb támogatója volt a HÉV-nek.⁹⁶ Másrészt a Sopron–kőszegi HÉV alakuló közgyűlése Esterházy Miklóst választotta elnökül. Nem mellesleg Miklós herceg Lakompaknál külön iparvágányt is létesített, és ez szintén jelezte, hogy a vasúttal saját igényeinek kielégítése a legfőbb célja.

Ha a Sopron–kőszegi HÉV építéstörténetét megvizsgáljuk, akkor rögvést feltűnik, hogy a kőszegi sörgyár jelentős tényezőként szerepelt mindvégig. A Sörfőzde Rt.-t 1895-ben betelepült helyi német lakosok hozták létre, és a 19. század végére éves szinten 8000 hektoliternyi sört termelt. Ezt nemcsak a városban, hanem a vármegye határain túl is értékesítették,⁹⁷ így a vasút észak felé teremtett újabb piacot a termékei számára.

Kőszegen a nemezyár is érdekelt volt a sörgyári megálló létesítésében. Az egyetlen nagyobb helyi vállalat gyökerei 1844-ig nyúltak vissza, amikor egy posztógyár jött létre a településen, de a megfelelő humán erőforrás hiányában – a veszteséges működést követően – 1850-ben bezárta kapuit.⁹⁸ Ez a megszűnés nem jelentette a helyi posztóipar végét, hiszen 1897-ben az Eisner testvérek, Henrik és Frigyes kezdeményezésére újjáéledt, majd az 1908-as, az 1913-as és végül az 1918-as átszerveződése után Első Magyar Nemez, Posztó és Fezgyár néven működött tovább.⁹⁹ Alapvetően két gyárteleppel rendelkezett: az egyik nemezt és kalapot, a másik posztót gyártott. Az innen kikerült termékek legnagyobb részét a Dunántúlon és a főváros piacain találtak vevőre, de a katonai kincstár is állandó megrendelő volt. Ugyanitt, a település északi részén működött a vasút létrejöttében és az ezen keresztül nagyobb piac kiépülésében bízó Eitner vízimalom és a Zerthofer cementárugyár is. Mindazonáltal Kőszegről elmondható, komoly nagyiparral nem rendelkezett, inkább a kisipar volt erős, de ez a helyi igényeket elégítette ki.¹⁰⁰

95 BELLUSI Baross Károly: Magyarország földbirtokosai. Az összes 100 holdnál többel bíró magyar birtokosok névsora, a tulajdonukban lévő földterületek művelési ágak szerinti feltüntetésével. Bp., Hungária, 1893. 588–589., 801–802., 813.; A Magyar Korona országainak Mezőgazdasági statisztikája. II. kötet, Gazdaczimtár. Bp., A Magy. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1897. 112–114., 124.

96 A sopron–kőszegi HÉV alapszabályzat 1907. 5.

97 ÉHEN Gyula: Vas vármegye közgazdasági leírása. Bp., Pesti Könyvnyomda Rt., 1905. (A továbbiakban: ÉHEN 1905.) 35.; SZIKLAY János – BOROVSZKY Samu (szerk.): Magyarország vármegyéi és városai. Bp., Arcanum Adatbázis Kft., 2002. In: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0017/17.html> (A továbbiakban: BOROVSZKY 2002.) (letöltési idő: 2013.07.25. 18:33); A Soproni Kerületi Kereskedelmi és Iparkamara évi jelentése. A kamarai kerület kereskedelmi, ipar- és forgalmi viszonyairól az 1895. évben. Sopron, k. n., 1896. (A továbbiakban: A Soproni Kerületi és Iparkamara évi jelentése 1896.) 75.

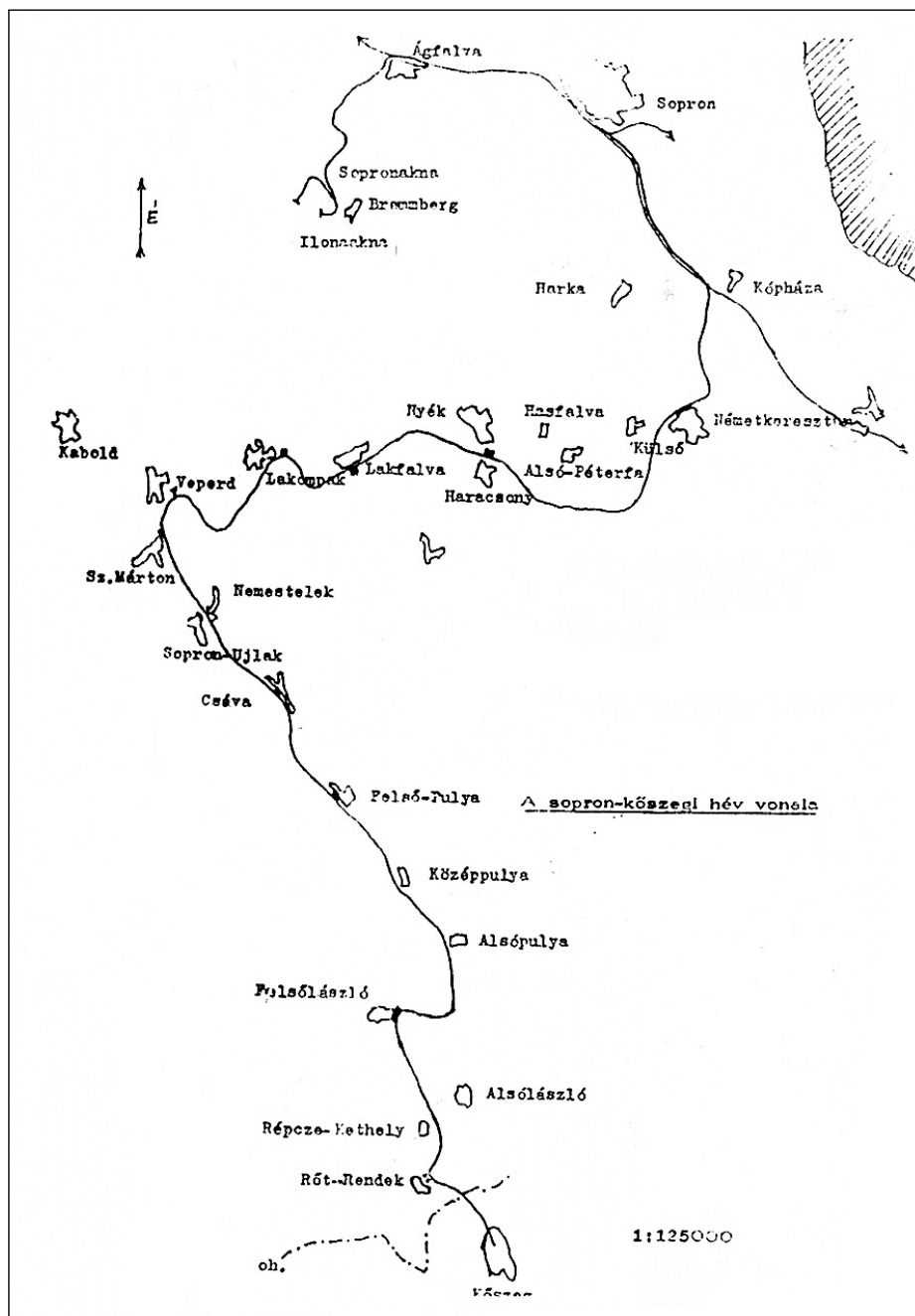
98 BOROVSZKY 2002. In: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0025/34.html> 2013.07.25. 19:01

99 ÉHEN 1905. 35.; HORVÁTH Ferenc: Kőszeg fejlődése és szerepe a pannon térségben, XIV–XIX. század. In: *Vasi Szemle*, 1973. 1. szám, 125–134.

100 ÖRY Ferenc: A trianoni békediktátum hatása Kőszeg gazdasági életére az 1920-as évek első felében. In: Bariska István – Söptei Imre (szerk.): Kőszeg 2000. Egy szabad királyi város jubileumára. Kőszeg, Kőszeg Város Polgármesteri Hivatala, 2000. 295.

MAGYAR NYUGAT

HORVÁTH CSABA SÁNDOR: A SOPRON-KÖSZEGI HÉV MEGVALÓSULÁSA



A Sopron-kőszegi HÉV vonala. (Forrás: KÖVÉR – PAMMER 1995. 438.)

A felsőpulyai kölelőhely is megemlítendő továbbá.¹⁰¹ Ez esetben a település mint járási székhely kapott állomást, de maga a vágány – mint ahogy ez fentebb is kiderült – a bazaltbánya területén vezetett keresztül, ahonnan különben az építkezésre is szállították az alapanyagot.

A következő említésre méltó üzem az Esterházy Hitbizomány tulajdonát képezte, és Csáván volt. A családi uradalom a maga 250 000 koronás értékpapír-jegyzésével fő részvényesnek bizonyult, így a hozzájuk tartozó agyagárugyár és kőbánya is érdekelt volt a vasút településen való áthaladásában. Csáván 1893-tól 1896-ig agyagipari iskola működött.¹⁰² Az ehelyütt dolgozó munkások kőmázás edényeket, agyagcsöveket, kályhákat, tűzálló téglákat, díszedényeket, építési díszeket gyártottak, és a vállalat a Sopron–kőszegi HÉV kiépítésével közgazdasági jelentőségének megnövekedését várta.¹⁰³ Hasonlóan az Esterházy hercegi Hitbizomány tulajdonában volt – a szóban forgó vasút létesítése előtt – a forgalmi erektől távol fekvő, és Sopronnal már egy ideje összeköttetésbe kerülni akaró récényi barnaszén-bánya, így az Esterházy Miklós számára engedélyezett, Lakompakból kiágazó iparvágány végleg megoldotta ezt a problémát. Az Esterházyak lakompaki gőzfürésze és gőzmalma is kiemelendő továbbá, amely szintén a HÉV-től várta, hogy a termékeik ezen keresztül már versenyezhessenek a GYSEV és a Déli Vasút állomásain.¹⁰⁴ Érdekes továbbá, hogy Sopronban nem akadt ilyen minőségben a kőszegi vasutat támogató részvényjegyző. Ennek oka abban keresendő, hogy – végül – nem a városban, hanem Harka-Kópházánál ágazott be a vicinális a GYSEV pályájába, másrészt az itteni vállalatok nem láttak akkora gazdasági perspektívát a vonalban.

Mіндеzt összegezve elmondható, hogy a Sopron–kőszegi HÉV által átszelt, gazdaságilag fejlett terület méltán tartott igényt egy vicinálisra. A vasút nemcsak a mezőgazdasági termények szállítására specializálódott, hanem a vonal mentén található üzemek, gyárak és bányák szállítási nehézségein is jócskán tudott könnyíteni, amelytől az érdekelt nagybirtokosok és termelőegység-tulajdonosok – főként az Esterházyak – még nagyobb prosperitást vártak.

KONKLÚZIÓ

A Sopron–kőszegi HÉV végül 1908-ra készült csak el annak ellenére, hogy már az 1860-as évek közepén felmerült az északnyugat-dunántúli térség két városának vaspályán való összeköttetése. Ennek oka egyrészt abban keresendő, hogy az éppen aktuális engedélyesek nem tudták megteremteni az építkezéshez szükséges kellő finánciális háttérrel. A másik ok, hogy a térségben más helyi érdekű vasutak [Dunántúli (Szombathely–pozsonyi) HÉV, Fertővidéki HÉV, Szombathely–kőszegi HÉV] kvázi prioritást élveztek az általuk érintett terület kedvezőbb földrajzi és gazdasági adottságai miatt. Stein Miklós vállalkozó azonban átlendítette

101 GÖNCZY 1901. 81

102 A sopron–kőszegi HÉV alapszabályzata 1907. 6.; A Soproni Kerületi és Iparkamara évi jelentése 1896. 72.; GÖNCZY 1901. 81.; Sopronmegyei Naptár az 1899. évre. Sopron, Litfass utódja Rötting Gusztáv, é. n. 55.

103 BAÁN Endre (szerk.): Évi jelentés Sopronvármegye állapotáról 1896. Sopron, k. n., 1897. IV. fejezete, Mezőgazdaság, ipar és kereskedelem. o. n.

104 BERÉNYI Pál: Sopron megye. Bp., MTA, 1895. 42–44.; A Soproni Kerületi és Iparkamara évi jelentése 1896. 91., MOL, SK HÉV, 1. doboz, Szerződés, 1911. április 15.; GÖNCZY 1901. 81.; A Soproni Kerületi és Iparkamara évi jelentése 1896. 105.

a kőszegi vasút ügyét a holtponton, és végül – komoly érdekharcok és lobbizás után – sikerült megvalósítania a környék által hón áhított vonalat. Ezzel Kőszeg északi irányba is kapott vasutat, bár így is csak mellékvonalak mellé került.

A vicinális létesítésében – ahogy olvashattuk – leginkább a vonal mentén található települések – legfőképp Kőszeg –, illetve mezőgazdasági és ipari egységek voltak érdekeltek, Sopronban már nem ítélték annyira jövedelmezőnek. Maga az Esterházy család, mint az állam utáni legnagyobb törzsrészcseve-jegyző, viszont látott benne lehetőséget, így nagyban hozzájárult megvalósításához, ugyanakkor ki is aknáztta a benne rejlő lehetőséget. A vonal kacskaringóssága mindemellett az építkezés szempontjából kedvezőtlen hegyi terepre is visszavezethető, amely viszont később a HÉV turisztikai funkcióját emelte.

FELHASZNÁLT FORRÁSOK

FORRÁSOK

Levéltári források

Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára. 1903. XV. 31. IV. 1403. d. 18. doboz. Sopron város tanácsának iratai.
Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára, Z1652. Sopron–Kőszegi HÉV Rt., 1898–1949.
Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára, Vasvármegye Közigazgatási Bizottsága, V. 1129.

Nyomtatott forráskiadványok

A Magyar Korona országainak Mezőgazdasági statisztikája. II. kötet, Gazdaczimtár. Bp., A Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1897.
A sopron–kőszegi helyi érdekű vasut részvénytársaság alapszabályai. Bp., k. n., 1907.
A Soproni Kerületi Kereskedelmi és Iparkamara évi jelentése. A kamarai kerület kereskedelmi, ipar-és forgalmi viszonyairól az 1895. évben. Sopron, k. n., 1896.
BAÁN Endre (szerk.): Évi jelentés Sopronvármegye állapotáról 1896. Sopron, k. n., 1897.
BELLUSI Baross Károly: Magyarország földbirtokosai. Az összes 100 holdnál többel bíró magyar birtokosok névsora, a tulajdonukban lévő földterületek mivelési ágak szerinti feltüntetésével. Bp., Hungária, 1893.
BERÉNYI Pál: Sopron megye. Bp., MTA, 1895.
ÉHEN Gyula: Vas vármegye közigazdasági leírása. Bp., Pesti Könyvnyomda Rt., 1905.
Kőszeg és Vidéke 1907., 1908.
Soproni Napló 1907., 1908.
Sopronmegyei Naptár az 1899. évre. Sopron, Litfass utódja Rötting Gusztáv, é. n.
SZIKLAY János – BOROVSZKY Samu (szerk.): Magyarország vármegyéi és városai. Bp., Arcanum Adatbázis Kft., 2002. In: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0017/17.html>
THIRRING Gusztáv: Sopron és a Magyar Alpok. Úti kalauz. Sopron, DTE, 1911.
Vasúti és Közlekedési Közlöny 1907., 1908.
Vasvármegye 1906., 1907., 1908.

SZAKIRODALOM

- GÖNCZY Béla: A magyarországi keskenyvágányú vasutak országos hálózata. In: *Magyar Mérnök-és Építész-Egylet Közlönye*. 1901. II. füzet 72–91., III. füzet 128–147.
- HORVÁTH Csaba Sándor: A sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete. In: *Korall*, 2013. 52. szám, 43–68.
- HORVÁTH Ferenc: Kőszeg fejlődése és szerepe a pannon térségben, XIV–XIX. század. In: *Vasi Szemle*, 1973. 1. szám, 125–134.
- KÖVÉR István: A Kőszeg környéki vasutak története. 1883–1893. Szombathely, MÁV Igazgatóság, 1983.
- KÖVÉR István – PAMMER László: A sopron–kőszegi HÉV. In: KÖVÉR István (szerk.): Százéves a vasútigazgatóság Szombathelyen. Vasútvonal történetek. II. kötet. Szombathely. MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság és Közlekedéstudományi Egyesület Vas Megyei Szervezete, 1995. 431–439.
- ŐRY Ferenc: A trianoni békediktátum hatása Kőszeg gazdasági életére az 1920-as évek első felében. In: Bariska István – Söptei Imre (szerk.): *Kőszeg 2000*. 287–295. Egy szabad királyi város jubileumára. Kőszeg, Kőszeg Város Polgármesteri Hivatala, 2000.

INTERNET

www.1000ev.hu