

A történelmi Magyarország északnyugat-dunántúli régiójának két kiemelkedően fontos városa, Sopron és Pozsony között jó ideig nem létezett közvetlen vasúti összeköttetés. Ugyanakkor egyértelműnek tűnt, hogy a két regionális központon túl a köztes vidék is profitálhatna a kötöttpályás közlekedési eszköz kiépítéséből. A vonal első elképzelésének megjelenésétől mind kielezettebb harc folyt azért, hogy milyen is legyen a végleges vonalvezetés. Amely települést vagy ipari és mezőgazdasági termelőegységet nem érintett, vagy nem közelített meg a vasút, az könnyen kimaradhatott a regionális és országos árucseré forgalomból. E felismerés következtében a vicinális kiépítésének egyre több érdekeltje akadt a vizsgált területen, akik nemcsak morálisan, hanem részvények jegyzésével is támogatták létrehozását. Jelen tanulmányban először bemutatom a Sopron–pozsonyi HÉV megvalósulását, majd ezt követően a vonal azon érdekeltjeit (vármegyék, települések, ipari és mezőgazdasági termelőegységek) ismertetem, amelyek – részvényjegyzéssel – hajlandóak voltak áldozni kiépítéséért. Végül a vicinális funkcióin keresztül annak működését vázolom a jogi megszűnés időpontjáig, 1920-ig.

A Sopron–pozsonyi HÉV

Mind Sopron, mind Pozsony rendelkezett már vasút fővonallal a vicinális építése előtt. Sopron a Pest–Buda központú horizontális hálózatban először a bécsújhelyi, majd a GYSEV Győr–Sopron–ebenfurti összeköttetésén keresztül jelent meg, míg Pozsony Marcheggen át Bécshez, illetve keleti irányba Párkányánán keresztül Budapesthez kapcsolódott.¹ A fővonallal a vasúti közlekedésbe bekapcsolt települések vonzáskörzetei kiterjedtek a kötöttpályás hálózat mentén. Voltak olyan területek, amelyek igényt tartottak a vasútra, de tőkehiányuk és kellő politikai támogatottságuk miatt, vagy éppen kedvezőtlenebb földrajzi adottságaikból (pl. hegyes, dombos vidék) és elhelyezkedésükből fakadóan, nem tudták ezt elérni. Az 1880. évi XXXI.² és az 1888. évi IV.³ törvénycikk azonban megkönnyítették a vasútépítést. Ezzel új korszak kezdődött a magyar vasút történetében, az „olcsó” vasutak időszeke.

¹ Horváth Csaba Sándor: Vasútfejlesztési koncepciók a nyugat-dunántúli régióban. In: XIV. Apáczai Napok 2010 – Nemzetközi Tudományos Konferencia – Konferenciakötet: Európaiság, magyarság Közép-Európában. Szerk. Lőrincz Ildikó. Győr, 2010. 540-545.; Majdán János: A közlekedés története Magyarországon (1700–2000). Pécs, 2014. 38-39.

² 1880. évi XXXI. a helyi érdekű vasutakról szóló törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5922> (letöltési idő: 2017.10.19.)

³ 1888. évi IV. a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről szóló törvénycikk. In: <http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6282> (letöltési idő: 2017.10.19.)

A Sopron és Pozsony között megépített vicinális is ilyen volt. A két jelentős regionális központ között már korán felmerült egy transzverzális vonal kiépítésének ötlete. 1866-ban Gróf Esterházy Antal császári és királyi kamarás kapott előmunkálati engedélyt a két település közötti vaspálya kiépítésére.⁴ A kezdeményezés azonban elbukott, leginkább a Monarchiából kiinduló 1873-as gazdasági válság miatt. Ezt követően több engedményes is sikertelenül próbálkozott. Közülük harminc évet kellett még várni arra, hogy a két város között közvetlen vasúti szerelvények közlekedhessenek.

1897-ben nagy érdekharcok és lobbizások után Haller Józsefnek, az Esterházy hercegi uradalom központi igazgatójának és Laschober Mátyás ügyvédnek sikerült a Sopron–Vulkapordány–Kismarton–Nezsider–Pándorfalu–pozsonyi irányt megvalósítani (1. ábra). Ennek legfőbb oka az volt, hogy ez a vonalvezetés bizonyult a „legolcsóbbnak”, hiszen a HÉV ennek egyes részeit péage-szerződésen⁵ keresztül más vasúttársaságoktól kapta meg használatra.

Sopron és Pozsony vagy az Esterházyak mellett a vonal mentén található városok, községek, (nagy)birtokosok és üzemek is hasznot húzhattak az új vicinálisból. Így mindenki sokat tett azért, hogy a lehető legközelebb épüljön ki hozzá a HÉV. A komoly érdekharcok és viták után megvalósult vonal esetében a gazdasági okok dominánsabbak voltak a végleges irány kijelölésénél, ugyanakkor közforgalmú vasútként társadalmi hasznosságát sem szabad elfelejteni.⁶ Sok más vonallal együtt a Sopron–pozsonyi HÉV-nek is az 1920. június 4-én kötött trianoni békediktátum jelentette a végét. A vicinális a történelmi Magyar Királyság felosztását követően három ország – Csehszlovákia, Ausztria és Magyarország – területére került, s ez jogi értelemben vett megszűnését eredményezte.

A Sopron–pozsonyi HÉV érdekeltjei

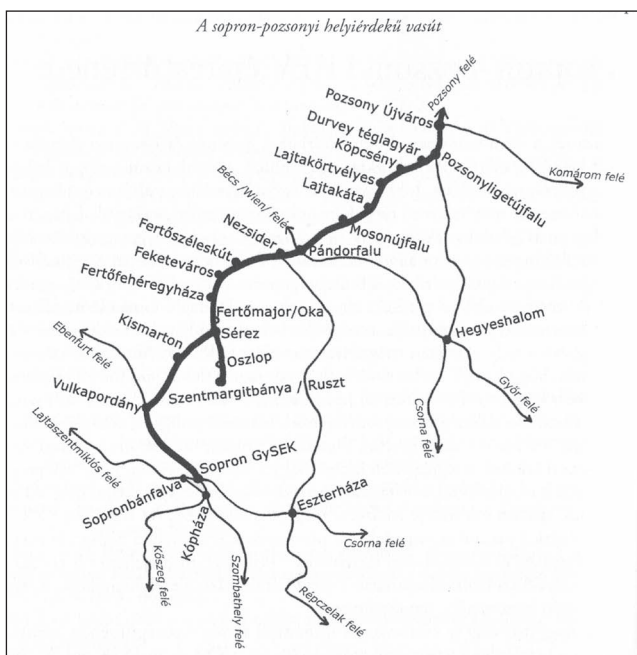
Elsőként azt vizsgálom, milyen érdekeltek támogatták – törzsrészvények jegyzésével is – a Sopron és Pozsony között létrejövő vasútvonalat. Abból a Beluszky Pál által megfogalmazott állításból indulok ki, hogy „nemcsak a vasút épített várost, hanem viszont, a város – magának – vasutat”.⁷ Feltételezésem szerint egy vaspálya lefektetését két dolog ösztönözhet: egyrészt a helyi ipari és mezőgazdasági termelőegységek igénye a vasútra, amely megteremtésére azok nagy hatást gyakorolhattak, másrészt az új közlekedési eszköz gazdasági fejlődést előidéző hatása. Mely, a vonal megépítésében érdekelt vármegyék, települések, (nagy)birtokosok és termelőegységek támogatták a HÉV megnyitását? Kiknek volt igazán fontos a későbbi vicinális? Ez alapvetően meghatározta a vonalve-

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

⁵ Közös használatú vonal. Két vasút által – egymás között megállapított feltételek mellett – közösen használt vonal. In: *Urbán Lajos* (főszerk.): *Vasúti Lexikon*. Budapest, 1984. 561.

⁶ Vö. *Horváth Csaba Sándor*: *A Sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete*. Korall – Társadalomtörténeti Folyóirat, 2013. 52. szám, (a továbbiakban: *Horváth* 2013.) 43-67.

⁷ *Beluszky Pál*: *Magyarország településföldrajza*. Budapest–Pécs, 2003. 142.



1. ábra. A Sopron–pozsonyi HÉV vonala. Forrás: Horváth 2013. 44.

zetést. A települések szempontjából óriási jelentőséggel bírt, hogy érintse, vagy legalább megközelítse őket a vasút, hiszen ezzel bekerülhettek a közlekedés és – ezen keresztül a gazdaság – modern körforgásába.

A földtulajdonosokat szemlélve e térségben a vizsgált időszakban a nagybirtok dominanciája mutatható ki. Az érintett nagybirtokosok innovatív módon álltak a vasútfejlesztéshez, hiszen az új közlekedési eszköz megkönnyítette az általuk termelt javak szállítását, illetve megnyitotta előttük „a világ kapuját”, ezért anyagi áldozatot is hoztak a területüket átszelő vaspálya lefektetése érdekében. Az ipari egységek esetében is releváns volt, hogy a vasút, illetve a rakodóhely minél közelebb kerüljön hozzájuk, hiszen az is serkentőleg hatott termelésükre, potenciáljukra és fejlődésükre. Ezért a vicinális létrejött e ezen üzemeknek, gyáraknak is érdekében állt.

A Sopron–pozsonyi HÉV az alábbi településeket érintette: Pozsony-Újváros, Pozsonyliigetfalu,⁸ Durvay,⁹ Köpcsény, Körtvélyes,¹⁰ Gáta,¹¹ Mosonújfalú, Pándorfalu,

⁸ 1911-től Pozsonyliigetfalu

⁹ 1909-től Durvaytéglyagyár

¹⁰ 1909-től Lajtakörtvélyes

¹¹ 1909-től Lajtakáta

Nezsider, Nyulas, Sásony,¹² Fertőszéleskút,¹³ Feketeváros, Fertőfehéregyháza, Fertőmajor,¹⁴ Sérc – innen szárnyvonallal Szentmargitbányáig (ruszti irány)¹⁵ –, Kismarton, Vulkapordány,¹⁶ Darufalva, Sopronkertes és Sopron (2. ábra).¹⁷ A vizsgált vonal tehát három vármegyét érintett: Pozsonyt, Mosont és Sopront. Sopron és Vulkapordány viszonylatában a már meglévő GYSEV-es, míg Pozsonyligetfalú és Pozsony-Újváros (3-4. ábra) között a Pozsony–szombathelyi HÉV pályáját használta. A Nezsider és Pándorfalu (5. ábra) viszonylat a Fertővidéki HÉV-vel közös használatú volt, ennek ellenére gazdasági szempontú vizsgálatomat a vonal által átszelt területeket tekintve az egész vaspályára kiterjesztettem, feltételezve, hogy a vasút a már meglévő szakaszok esetében is új perspektívát eredményezett.

A törzsrészvények jegyzőinek áttekintéséből kitűnik, kik támogatták e csoportból részvényjegyzéssel is a vonal kiépítését. A tényleges építési tőke 35 %-át jelentő 997.500 forint törzsrészvényből tevődött össze: a posta ingyenes szállításáért és államsegély címén 267.500 forint; míg Sopron vármegye Törvényhatósága 52.000, Sopron szabad királyi város 50.000, Pozsony szabad királyi város 40.000, Moson vármegye Törvényhatósága 30.000, Kismarton szabad királyi város 40.000, Nezsider 14.000, Fertőszéleskút, Feketeváros, Fertőfehéregyháza, Szentmargitbánya, Vulkapordány, Kismartonhegy 24.000, Esterházy Pál herceg 150.000, illetve több magánember összesen 330.000 forintot jegyzett.¹⁸ Amely településnek és vármegyének valamilyen szempontból fontos volt a vonal kiépítése, az tehát nemcsak morálisan, hanem anyagilag is támogatta létrejöttét.

Északról dél felé haladva vizsgáljuk meg tételesen a (nagy)birtokosokat és a termelőegységeket. Pozsony vármegyében két települést érintett az új HÉV: Pozsonyligetfalú és Pozsonyt. Az első esetében a pozsonyi káptalan volt a területek fő tulajdonosa, míg Pozsonyban maga a város és a Walterskirchen család birtokolta a földek legnagyobb részét, és a vasút ezt érintette a Pozsony–szombathelyi HÉV-en keresztül.¹⁹ Moson várme-

¹² 1902-től megállóhely

¹³ 1907-től Fertőszéleskút

¹⁴ 1907-től Fertőmajor-Oka

¹⁵ *Kubinszky Mihály – Nagy Tamás – Turóczy László*: Ez a vonat elment. Adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonalak történetéhez. Budapest, 2009. 99.

¹⁶ Vulkapordányban volt a GYSEV-nek állomása, de volt egy Alsófalú megállóhely is, amelyet 1907-től Vulkapordány megállóhelyként használtak.

¹⁷ Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári Fiókleveletára, (a továbbiakban: MmL), Alispáni Iratok IV.B/906. 366. doboz.

¹⁸ Budapest Főváros Levéltára. VII. 2. e. 783. doboz. Budapesti Királyi Törvényszék Cégbírói iratok 1876–1949. Sopron–pozsonyi HÉV (A továbbiakban: BFL SP), Függelék a Sopron–Pozsonyi helyi érdekű vasut részvénytársaság alapszabályaihoz.

¹⁹ *Bellusi Baross Károly*: Magyarország földbirtokosai. Az összes 100 holdnál többel bíró magyar birtokosok névsora, a tulajdonukban lévő földterületek művelési ágak szerinti feltüntetésével. Budapest, 1893. (A továbbiakban: *Baross* 1893.) 540.; A Magyar Korona országainak Mezőgazdasági statisztikája. II. kötet, Gazdaczimtár. Budapest, A Magy. Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 1897. (A továbbiakban: *Gazdaczimtár* 1897.) 54.

**A sopron-pozsonyi helyi érdekű vasút
MENETRENDJE**
érvényes a megnyitás napjától.

Oda			POZSONY-UJVÁROS - SOPRON.			Vissza		
V.év	V.év	V.év				V.év	V.év	V.év
I. III.	I. III.	I. III.				I. III.	I. III.	I. III.
4412	4414	4416				4411	4410	4415
4421	4423	4425				4422	4426	4424
3 ²⁰	12 ³⁰	4 ⁰⁰				8 ⁴⁴	3 ⁵⁰	8 ²²
3 ¹⁵	12 ²⁷	4 ⁰⁰	↑	Pozsony-Ujváros (2,3)	érk.	8 ⁴⁴	3 ⁵⁰	8 ²²
3 ⁴⁷	12 ⁵⁸	4 ⁰⁰	↑	Ligetfalu (3)	érk.	8 ⁴⁴	3 ⁵⁰	7 ²²
3 ³¹	12 ⁵³	4 ⁰⁰	↑	Darvas	érk.	8 ⁴⁷	3 ⁵⁸	7 ²²
4 ⁰¹	1 ⁰⁷	5 ⁰⁴	↑	Köpcsény	érk.	8 ¹⁷	3 ³⁸	7 ²²
4 ⁰⁵	1 ¹⁰	5 ⁰²	↑	Körtvélyes	érk.	8 ⁰⁶	3 ¹⁶	7 ¹⁰
4 ²⁰	1 ⁴⁶	5 ⁰⁰	↑	Gáta	érk.	7 ⁴⁵	2 ⁵⁶	6 ¹⁰
4 ²²	2 ⁰⁰	5 ¹⁹	↑	Mosony-Ujfalú	érk.	7 ³⁰	2 ⁴⁴	6 ⁰²
5 ⁰⁵	4 ¹⁸	6 ⁰²	↑	Pándorf (1)	érk.	7 ¹⁰	2 ³⁴	6 ¹²
8 ³⁰	4 ¹⁴	8 ²²	↑	Győr (1)	érk.	5 ²²	1 ¹⁰	8 ¹⁰
1 ⁰⁰	7 ¹¹	7 ²²	↑	Budapest k. s. d. (1)	érk.	1 ⁰⁰	8 ¹⁰	8 ¹⁰
9 ³⁰	7 ⁰²	7 ²²	↑	Bécs Szb. (1)	érk.	1 ⁰⁰	8 ¹⁰	8 ¹⁰
10 ⁰⁰	8 ³⁰	8 ³⁰	↑	Budapest k. s. d. (1)	érk.	1 ⁰⁰	8 ¹⁰	7 ²²
10 ⁰⁰	8 ³⁰	8 ³⁰	↑	Bécs Szb. (1)	érk.	1 ⁰⁰	8 ¹⁰	7 ²²
5 ³⁰	2 ⁴⁰	6 ²⁰	↑	Pándorf (1)	érk.	7 ⁰⁷	2 ³⁰	5 ³⁰
5 ³²	3 ⁴⁴	7 ¹²	↑	Nezsider	érk.	6 ⁴⁸	1 ³⁴	5 ³⁸
5 ³³	3 ⁴⁵	7 ¹²	↑	Nezsider	érk.	6 ⁴⁷	1 ³⁰	5 ³⁷
5 ¹⁰	3 ³²	7 ¹¹	↑	Széleskút	érk.	6 ³²	1 ³¹	5 ³⁰
6 ¹¹	3 ⁴⁰	7 ²²	↑	Feketeváros	érk.	6 ²⁸	1 ²⁰	5 ³⁸
6 ⁰²	3 ³⁸	8 ¹⁰	↑	Ferő-Fehéregyháza	érk.	6 ⁰⁰	1 ⁰⁰	4 ⁴⁰
6 ¹¹	4 ⁰⁷	8 ²²	↑	Fertőmájer	érk.	5 ⁵¹	1 ²⁴	4 ³⁷
6 ¹¹	4 ⁰⁸	8 ²²	↑	Sércz (5)	érk.	5 ⁵¹	1 ²⁴	4 ³⁷
1 ¹⁰	6 ⁰⁰	7 ¹²	↑	Szt.-Margit-Ruszt (5)	érk.	5 ⁵²	1 ²⁶	4 ³⁸
6 ¹⁰	4 ⁴⁸	8 ¹¹	↑	Sércz (5)	érk.	5 ⁵²	1 ²⁶	4 ³⁸
7 ⁰⁰	4 ⁴⁴	8 ²²	↑	Kis-Marton	érk.	5 ⁵²	1 ²⁶	4 ³⁸
7 ⁰⁵	5 ⁰¹	9 ¹⁵	↑	Vulka-Pordány	érk.	5 ⁵²	1 ²⁷	4 ³⁸
7 ⁰³	5 ⁰⁰	9 ²²	↑	Vulka-Pordány	érk.	4 ⁰²	1 ¹⁰	3 ³⁰
×7 ⁰⁸	×5 ³⁰	×6 ²⁰	↑	Darufalva	érk.	×4 ⁰²	×11 ⁴⁰	×3 ¹⁰
×7 ⁰⁷	×5 ³⁰	×6 ¹⁸	↑	Kertes	érk.	×4 ⁰²	×11 ³⁰	×3 ¹¹
8 ¹⁵	6 ⁴⁰	10 ²²	↑	Sopron vendéglő	érk.	4 ⁰²	1 ¹⁰	2 ⁴⁰
	6 ⁴¹	10 ²²	↑	Sopron vendéglő	érk.	4 ⁰²	1 ¹⁰	2 ⁴⁰
	6 ⁴¹	10 ²²	↑	Sopron vendéglő	érk.	4 ⁰²	1 ¹⁰	2 ⁴⁰
Oda			SÉRCZ - SZENT-MARGIT - RUSZT.			Vissza		
V.év	V.év	V.év				V.év	V.év	V.év
I. III.	I. III.	I. III.				I. III.	I. III.	I. III.
4912	4914	4916				4911	4910	4915
4921	4923	4925				4922	4926	4924
4 ⁵⁰	12 ⁰⁰	4 ⁴⁰				5 ⁴⁴	12 ⁰⁰	5 ³²
5 ²⁰	6 ⁰⁰	12 ⁰¹	↑	Pozsony-Ujváros (1)	érk.	5 ⁴⁴	6 ⁰⁰	12 ⁰⁰
5 ²⁰	6 ⁰⁰	12 ⁰¹	↑	Sopron (1)	érk.	5 ⁴⁴	6 ⁰⁰	12 ⁰⁰
5 ²⁰	7 ⁰⁰	1 ⁰¹	↑	Sércz (4)	érk.	5 ⁰⁰	6 ⁰⁰	12 ⁰¹
6 ⁰⁰	7 ⁰⁰	1 ⁰⁰	↑	Ószlop	érk.	5 ⁰⁰	6 ⁰⁰	12 ⁰¹
6 ⁰⁰	7 ⁰⁰	1 ⁰⁰	↑	Szt.-Margit-Ruszt	érk.	5 ⁰⁰	6 ⁰⁰	12 ⁰⁰

2. ábra. A Sopron–pozsonyi HÉV első menetrendje (forrás: Mml, AI 366.)

gyében, ha a vasút által átszelt területeket vesszük görcső alá, egyértelműen kitűnik, hogy néhány nagybirtokos volt csak érdekelt annak létrehozásában. A megye Rajkai járásából a köpcsényi virágzó uradalmat birtokló és Körtvélyesen is földtulajdonnal rendelkező Batthyány József gróf támogatta a vasút mielőbbi kiépítését, aki 23.000 forint értékben törzsrészesvényeket is jegyzett a vállalat alakuló ülésén, csakúgy, mint a szintén – de kevésbé jelentős – köpcsényi birtokos, Walterskirchen Ferenc báró. Gáta esetében a vasút a település egyetlen nagybirtokosa, Batthyány József földjein haladt keresztül.²⁰ A Nezsideri járásból Harrach János mosonyújfalui és pándorfalui nagybirtokosként egyértelműen a vonal létesítése mellett szállt síkra, 2.000 forintos értékpapír jegyzésével. Harrach gróf, Walterskirchen báró és Batthyány gróf már 1895-ben ígéretet tett a vonal támogatására.²¹

²⁰ *Iványf Ede*: Mosony vármegye multja és jelene. (kézirat). 1896. Megtalálható a mosonmagyaróvári Hansági Múzeum archívumában. (A továbbiakban *Iványf* 1896.) VII. fejezet, Mosonyvármegye gazdasági viszonyai. 4.; BFL SP, Jegyzőkönyv, 1897. február 10.; Gazdacímár 1897. 98.; *Baross* 1893. 434.


²¹ A sopron–pozsonyi vasút. Soproni Hírlap, 1895. május 1. 100. szám, 2.

Foglatat.

		lap.		
Laszú Magyar	—	1.	Cantabile (Wanhal)	60.
Fris	—	3.	Don Juan Men.	61.
Pósta szipu Magyar	—	4.	Cadence in B♭ (Wanhal)	62.
Fris	—	—	Cantabile	—
Reglerich kedves Aoraja	—	6.	Allegro	64.
Miskary v. v.	—	8.	Moururo (Haydn)	65.
Fris Magyar	—	9.	Allegretto	—
Magyar d. szipu (Palab Ditrani)	—	10.	Andante (Mozart)	66.
v. v. (Salközy)	—	12.	Andantino (Haydn)	—
Fris Magyar	—	13.	Magyar (Czerny)	68.
Heserig Notta (Rósvardzi)	—	14.	Fris Magyar	69.
Laszú Magyar (Cahany)	—	15.	Marica (Mozart)	70.
v. v. (Czerny)	—	16.	Marica (Kromer)	71.
v. v. (Ruiska)	—	18.	Magyar (Kromer)	72.
v. v. (Larotta)	—	20.	Hoffnungs-Horaklen	—
Fris Magyar	—	21.	Waller (Lanner)	74.
v. v.	—	22.	Quadrille (Fr. Kesslerich Kad)	78.

3. ábra. Pozsony-Újváros pályaudvara az 1910-es évek elején (Forrás: Bognár Béla gyűjteménye)

Tanító képzési Bizonyítvány.
Lehrprüparanden-Zeugniß.

 **II.**

Barabas Georg von Seiplak in Ungarn i születésii
gebürtig
vallásu — éves, az 18 — és 18 — években a tanító képzési két évi tan-
folyamot a — Religion, 10 Jahre alt, hat in den Jahren 1865 und 1866 dem zweijährigen
képzésében végezván, következő bizonyít-
prüparanden Unterrichte an der — Prüparandie in Nedenburg beigewohnt,
ványt nyert:

und folgendes Zeugniß erhalten:

Erkölcsi viselete a fegyelmi szabályokkal — megegyezett.

Das sittliche Betragen war den disciplinar Vorschriften — gemäß.

Tanoda látogatása. Der Schulbesuch —

Alkalmazása. Die Verwendung —

A gyermekekkel bánásmódja. Das Benehmen gegen die Schulfugend —

Kiejtése. Die Aussprache —

Előadása. Der Vortrag —

Sorozat — Classification.

4. ábra. Sopron GYSEV-pályaudvar (forrás: Bognár Béla gyűjteménye)

A járásban fennmaradó települések esetében, Nyulason és Nezsiderben, Albrecht halála után Frigyes főherceg rendelkezett a vasút által átszelt földekkel. Frigyes mintauradalmanak volt része e terület is, amelyet apja 1895. évi halála után irányított.²² Sásonyban a Szent-Kereszti Ciszterci Szerzetesrend volt a fő tulajdonos.²³

A vonal fennmaradó szakasza már Sopron vármegye részét képezte, és ezen belül minden település – kevés kivétellel – a Kismartoni járáshoz tartozott.²⁴ Szinte az összes község és város érintett területei az Esterházy Hitbizomány részét képezték. Sopronban a város, Darufalván – a később gyártulajdonosi minőségben a vasútépítésben érdekelt – Patzenhofer Konrád cukorgyáros volt még a földek birtokosa, a többi érintett terület az Esterházyakhoz tartozott. A család Sopron vármegye mezőgazdasági területeinek közel negyedével bírt.²⁵ Az uradalmat a vasútépítést különösen kiemelt módon kezelő Miklós és Pál hercegek képviselték. Ennek több bizonyítéka volt. Az első, hogy Pál 150.000 forintnyi törzsrészt is jegyzett a társaság alaptökéjéből, és ezzel magánszemélyként a legnagyobb támogatónak számított. A második, hogy a kisajátítások alkalmával is számtalan területet vett meg tőlük a társaság Sopronkertesen, Vulkapordányban, Kismartonban, Szentgyörgyön, Oszlopon, Sécen, Fertőfehéregyházán, Feketevárosban és Fertőszéleskúton.²⁶ A harmadik, hogy Esterházy Miklós herceget a Sopron–pozsonyi HÉV alakuló ülése megválasztotta elnökének.²⁷

A helyi nagybirtokosok tehát – természetesen a kistulajdonosok és a földterülettel bíró községek mellett – feltétlenül érdekeltek voltak a tárgyalt vasút létesítésében. Terményeiket vasúton keresztül könnyebben és olcsóbban tudták szállíttatni akár bel-, akár külföldre. Közülük is kiemelkedett az Esterházy család, mivel a vonal a birtokaiknak nagy részén áthaladt, így nem véletlen, hogy ők jelentették a mérleg nyelvét a végleges irány kijelölésénél.

Ha a vonal létrejöttében komolyan érdekelt ipari egységeket, üzemeket és cégeket vizsgáljuk, akkor a Pozsony és Sopron viszonylat még inkább értelmezhető a Vulkapordány–Pozsonyligetfalu szakasz helyett, hiszen a vicinális korábban már meglévő szakaszainak körzetében is voltak a HÉV létrejöttét támogató vállalatok. Joggal feltételezhetjük, hogy a vasútépítéseknek nemcsak a mezőgazdasági termékek későbbi szállítása volt az egyetlen mozgatórugója. Pozsonyban a vonal megépülését kifejezetten támogatta például – az 1882-es alapításától kezdve Pozsonyban gőzmalmost üzemeltető – Gottfried Ludwig, aki napi 6 vagon lisztet termelt, amelynek piaca Magyarország és Ausztria vol-

²² *Ivánfy* 1896. IV. fejezet, Frigyes cs. és kir. főherceg magyaróvári mintauradalma. 1-3.

²³ *Baross* 1893. 433.

²⁴ Kismarton és Ruszt azonban rendezett tanácsú városként a vármegyéktől külön szerepeltek a statisztikákban.

²⁵ *Baross* 1893. 587-589.; *Berényi Pál*: Sopron megye. Budapest, 1895. (A továbbiakban: *Berényi* 1895.) 25.

²⁶ *Baross* 1893. 586-589.; A Sopron–pozsonyi h.é. vasút részvény-társaság alapszabályai. Budapest, 1900. 5.; Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Irattára. Vasutak és Csatornák Központi Telekkönyvének iratai. Sopron–pozsonyi h.é.v.

²⁷ *Horváth* 2013. 65.



5. ábra. Pándorfalu állomása 1915 körül (forrás: Bognár Béla gyűjteménye)

tak.²⁸ Bár külön iparvágányt nem építtetett, de az alakuló közgyűlésen is részt vett, és 500 forint értékben jegyzett értékpapírokat.²⁹ Ebből arra lehet következtetni, hogy érdekelt volt a vonal kiépítésében, mivel az főként dél felé nyitotta meg számára a piacot.

A következő említést érdemlő, törzsrésztvényeket jegyző, szintén pozsonyi illetőségű személy Angermeyer Károly nyomdász volt.³⁰ A magánszemélyeken kívül előfordult, hogy az ipari létesítmények önmagukban is vásároltak részvényeket.³¹ Így a pozsonyi Dinamit Nobel Rt. 3.000 forinttal járult hozzá a vasútépítéshez. A cég piacának további bővülését várta a vicinálistól, annak ellenére, hogy a település északi részén, tehát nem közvetlenül a vonal mellett helyezkedett el.³² A gyár 1873-tól üzemelt a városban, több mint 500 embert foglalkoztatott, és dinamitot, biztonsági, hadi és vadászati célokra szánt robbanóanyagot, valamint különféle kémiai vegyületeket gyártott. A vállalat rendkívül nagy területen terítette a készterméket, hiszen – belföldön kívül – Ausztriába és a Balkánra is szállított.³³

²⁸ *Borovszky Samu* (szerk.): Magyarország vármegyéi és városai. Pozsony vármegye. Budapest, 1895., elektronikus kiadása: Arcanum Adatbázis Kft., 2002. Letöltési idő: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0017/17.html> 2017.06.15. (a továbbiakban: *Borovszky* 1895.)

²⁹ BFL SP, Jegyzőkönyv, 1897. február 10.

³⁰ Uo.

³¹ BFL SP, Jelentés, 1897. február 10.

³² E következtetésemet a *Borovszky* 1895. kötetben mellékelte Pozsony vármegye térkép alapján hoztam meg, amelyen a gyár helyét egyértelműen jelölik. In: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0017/17.html> (letöltési idő: 2017.06.15.)

³³ *Borovszky* 1895 <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0017/17.html> (letöltési idő: 2017.06.15.)

A Sopron–pozsonyi HÉV Pozsonyligetfalutól délre elhelyezkedő Durvay megálló-rakodóhelye³⁴ kifejezetten az ipari igények kielégítése céljából jött létre, amelyhez Durvay Antal később egy iparvágányt is építtetett a saját telepéig.³⁵ A korábban ácssteleppel, épület-, szer- és tűzifa kereskedéssel is rendelkező pozsonyi ácsmester és építési vállalkozó 1883-ban téglagyárat alapított, ahol a közönséges építési téglá mellett burkolati és finomtéglákat is gyártott.³⁶ Durvay egyértelműen érdekelt volt a vasút kiépítésében, hiszen az mind dél, mind észak felé megnyitotta a termékei előtt a piacot, így nem meglepő, hogy a társasági alaptőke egyik törzsrészvényesének is számított 10.000 forint jegyzésével.³⁷

A nezsideri gőztéglagyár a Sopron–pozsonyi HÉV létrejötte után, de a vele szinte egy időben átadott Fertővidéki HÉV-re is támaszkodva, 1897-ben újáalakult. A létesítmény új telepét közvetlenül a vonal szomszédságában nyitotta meg, és kihasználta azt, hogy a kész tégláit két HÉV-en keresztül a Fertőzugba és Kismarton felé olcsóbban és könnyebben szállíthatta.³⁸ Az üzem 1918-ban kezdeményezte egy, a telepükre vezető iparvágány létesítését is. Ez a kiágazás a Nezsider és Pándorfalu közötti vonalrészéből indult, és egészen a gyárig húzódott, amely termékeinek vasútra való könnyebb rakodását segítette elő.³⁹

Albrecht főherceg halála után fia, Frigyes is hasznot húzott a különben édesapja által rendkívüli módon támogatott vasútból. A magyaróvári mintauradalom üzemi egységéből nagy mennyiségben került ki tej és különféle tejtermék, de a fő profilt a sajtkészítés jelentette. A vasút ezek elszállításához is kiváló volt;⁴⁰ termékeinek korábbi, vasúton keresztül elérhető bécsi piacát bővíthette ki a főherceg dél felé a vonal segítségével.⁴¹

A Sopron–pozsonyi HÉV Sércből kiágazó, Szentmargitbányáig (6. ábra) húzódó szárnyvonala kifejezetten az ott található kőbánya miatt vezetett végpontjáig. A ruszti szárnyvonal elnevezése ellenére nem ért el a volt szabad királyi városig. Szentmargitbányán a vájárok keményebb, tömöttebb és finomabb köveket bányásztak a 19. század végén, és nem mellékesen az Esterházy Hitbizományhoz tartozott. Átlagban több mint 100 ember dolgozott akkortájt itt, és a bánya a vasút kiépüléséig sok fuvarost is foglalkoztatott. A jó minőségű kövek háromnegyed részét Bécsbe szállították, és híres középületeket emeltek belőle.⁴² A fennmaradó egynegyed Linzbe, Pozsonyba, Sopronba és Szombathelyre ke-

³⁴ 1909-től Durvaytéglagyár.

³⁵ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. Z1527, 58. doboz, Kisvasút, HÉV részvénytársasági gyűjteményes iratok, 1871–1950.; Sopron–pozsonyi HÉV 1896–1918. (A továbbiakban: MNL OL, SP HÉV), 1914. január 7.

³⁶ *Borovszky* 1895 <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0017/17.html> (letöltési idő: 2017.06.15.)

³⁷ BFL SP, Jegyzőkönyv, 1897. február 10.

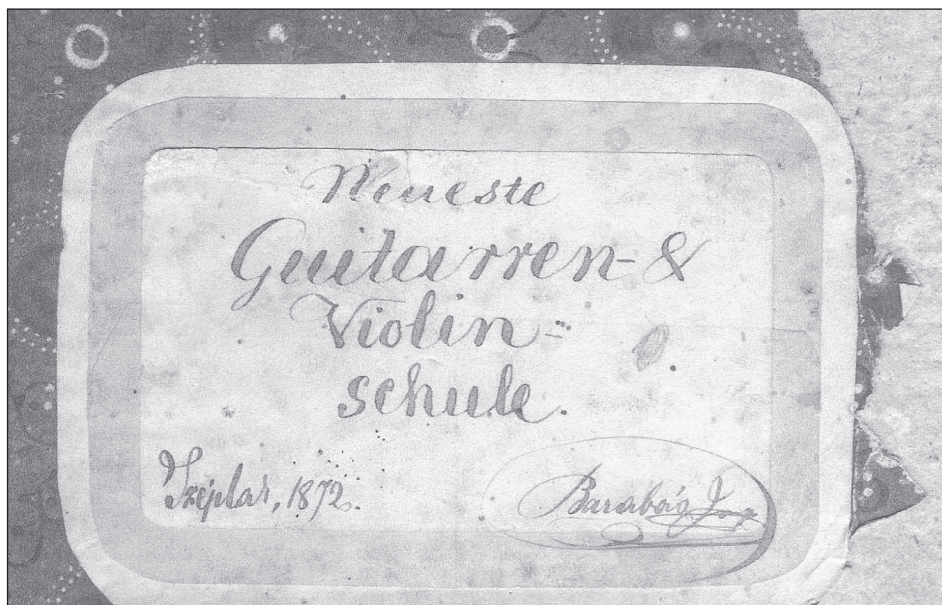
³⁸ *Zwickl, Ludwig*: GYSEV die Raaberbahn. Brücke zwischen Ost und West. Betriebsgeschichte der österreichischen Linien. Wien, 2011. 46-47.

³⁹ MOL, SP HÉV, 1918. január 16.

⁴⁰ *Ivánfy* 1896. IV. fejezet, Frigyes cs. és kir. főherceg magyaróvári mintauradalma. 10-11.

⁴¹ *Ivánfy* 1896. 15.

⁴² *Ivánfy* 1896. 44.



6. ábra. Szentmargitbánya (forrás: Bognár Béla gyűjtése)

rült.⁴³ A kitermelt kövek e vasúti összeköttetéssel még könnyebben szállíthatóvá váltak, főleg akkor, amikor Esterházy Miklós egy, az állomásból kiágazó iparvágányt is megépíttetett.⁴⁴ Ez az új infrastruktúra nem is feltétlenül új piacokat nyitott meg a kitermelő előtt, hanem inkább megkönnyítette és meggyorsította a nehéz anyagok szállítását, és ennek termelésnövelő hatása a gyárra nézve már 1897 végén érződött.⁴⁵

A cégek sorában kiemelendő az európai híru és rendkívül gazdag, Alsó-Kismarton-hegyen és Ruszton is amerikai szőlőtelepet fenntartó Wolf Lipót és Fiai borkereskedő társaság, ahonnan a helyi szőlőtermelők hozzájuthattak a nemesített szőlőtőkékhez.⁴⁶ Mindemellett Wolfék bort is termeltek, és 10.000 forintos törzsrészesvényjegyzéssel vették ki a részüket a vicinális létrehozásából.⁴⁷ A későbbiek során egy Kismartonból kiágazó iparvágányt is létesítettek saját borrakodójukig.⁴⁸ Az ő esetükben egyértelműen arra lehet következtetni, hogy kiváló minőségű boroknak e vasúton keresztül kívántak még na-

⁴³ A Soproni Kerületi Kereskedelmi és Iparkamara évi jelentése. A kamarai kerület kereskedelmi, ipar- és forgalmi viszonyairól az 1895. évben. Sopron, 1896. 100.

⁴⁴ MOL, SP HÉV, Szerződés, 1909. június 8.

⁴⁵ *Baán Endre* (szerk.): Évi jelentés Sopronvármegye állapotáról 1897. Sopron, k. n., IV: fejezet, Mezőgazdaság, ipar és kereskedelem, 1898. o. n.

⁴⁶ *Ivánfy* 1896. 26.; *Berényi* 1895. 35.

⁴⁷ BFL SP, Jelentés, 1897. február 10.

⁴⁸ MOL, SP HÉV, Szerződés, 1912. szeptember 3.

gyobb piacot teremteni, főképp azért, mert Kismartont és Rusztot (amelyet most is végül csak megközelített) a Sopron–pozsonyi HÉV-et megelőzően nem szelte át vaspálya.

Patzenhofer Konrád és Rottermann Rudolf is hasonlóan nagy jelentőséggel bíró részvényjegyzők voltak, akik ketten 30.000 forintnyi törzsrészvényt vásároltak meg.⁴⁹ Patzenhofer 1853-ban építtette cinfalvi cukorgyárát. Itt 1859-ig csak nyerscukrot gyártott, majd fehércukor készítésre rendezte át az üzemet. A gyáros több mint 400 embert foglalkoztatott a 19. század végén, akik évenként átlagban 59.000 métermázsa⁵⁰ cukrot állítottak elő. Rottermann 1850-től Felsőszéplán üzemeltetett cukorgyárát. A 19. század végére a feljegyzések szerint már több mint 500 munkást foglalkoztatott, és éves szinten átlagban 62.000 métermázsa cukrot produkált. E települések nem közvetlenül a vonal mentén feküdtek, de a már korábban megépült GYSEV-es vonalból kiágazóan mindkét üzem felé külön iparvágány vezetett.⁵¹ A későbbiek során a Patzenhofer és Fiai cég szerződést kötött az üzemeltetővel, a MÁV-val a Sércből kiágazó, Oszlogig vezető rakodóvágány használatával kapcsolatban is.⁵² Támogatásuk és a rakodóvágány használatba vétele azt jelezte, hogy a vasúton keresztül bővíteni kívánták már meglévő bel- és külföldi piacukat, főként északi irányba.

Megállapítható tehát, hogy a Sopron–pozsonyi HÉV kiépítésében érdekelt személyek és ipari vagy mezőgazdasági termelőegységek meglehetősen tarka képet mutatnak. Minden vármegyében volt olyan közülük, amely részvényjegyzéssel is segítette a vonal kiépülését. Ebből kifolyólag innovatív módon álltak annak létesítéséhez, gazdasági fellendülést és piacaik bővülését várták tőle. Érdekes azonban, hogy Sopronban nem akadt ilyen minőségben a pozsonyi vasutat támogató részvényjegyző. Ennek oka abban kereshető, hogy a város nem kapott közvetlen összeköttetést Pozsonnyal, hanem a vicinális Vulkapordánynál ágazott be a GYSEV pályájába, így a helyiek nem láttak ebben akkora lehetőséget. Pozsonyban a hasonló helyzet ellenére – az új társaság a már meglévő Pozsony–szombathelyi HÉV egy rövid szakaszát használta – nagyobb érdeklődés mutatkozott az új vasút irányába. A településeket megvizsgálva pedig látható, hogy az támogatta anyagilag is a vonalat, amelyet az később érintett.

A Sopron–pozsonyi HÉV funkciói 1920-ig

A Sopron és Pozsony között közlekedő közforgalmú vicinális már a kezdetektől személyes teherszállítást is lebonyolított, még akkor is, ha az engedélyeztetési eljárás alatt a – várható – gazdasági előnyeit hangsúlyozták leginkább. 1897-es megnyitása után már első héten mind a személy-, mind az áruforgalma nagy volt.⁵³ Vegyesvonatok közlekedtek a

⁴⁹ BFL SP, Jelentés, 1897. február 10.

⁵⁰ métermázsa = 100 kg

⁵¹ *Berényi* 1895. 57-58.

⁵² MOL, SP HÉV, Szerződés, 1917. december 19.

⁵³ *Hahnenkamp, Hans*: Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgmonarchie. Eisenstadt, 1994. (A továbbiakban: *Hahnenkamp* 1994.) 114.

két város között mindvégig.⁵⁴ Időközben funkciói és igénybevétele egyre inkább specializálódtak. A teherszállítást illetően 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.⁵⁵ Hasonlóan nagy forgalmat generált – a személyforgalomban a késéseket és fennakadásokat okozó – répszállítást is, ezért a répaszezonban külön erre kialakított tehervonatok továbbbították a terményt.⁵⁶ A vonal ipari és kereskedelmi funkciója hamar megnyilvánult.

A másik alapfunkció, a személyszállítás is gyorsan specializálódott. A sajtó 1898 nyarán már arról számolt be, hogy a forgalom növekedő félben van, és ebben a személyszállítás is komoly szerepet játszik.⁵⁷ Ez még akkor is igaz, ha a Fertő tó környékének 28 fokos jódos, kénes tartalmú vízzel rendelkező ruszti gyógyfürdője és strandja ennek ellenére vajmi keveset profitált a vasútból. Nemcsak amiatt, mert kevesen ismerték a település 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 tethették meg a fennmaradó utat.⁵⁸ Így bár turisztikai funkciója is volt a Sopront Pozsonnyal összekötő HÉV-nek, erre minden bizonnyal kedvezőbb hatást gyakorolt volna egy közvetlen ruszti vonalvezetés. Ugyanakkor egyértelműen bizonyítható, hogy a vicinálist a turisták is használták kirándulásaikra, amelynek ékes bizonyítéka a Thirring Gusztáv által írt útikalauz is. Ebben az író szisztematikusan felsorolta a Sopron–pozsonyi HÉV által érintett településeket a helyi nevezetességekkel, étkezési és szálláslehetőséggel, és egy túrához szükséges mindennemű információval.⁵⁹ 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.⁶⁰ A vasút a munkába vagy éppen a rokonokhoz utazók mellett állandóan szállított kofákat és vásárlókat is a különböző, a vonal mentén található vásárokbá. Ezek közül a soproni hetivásárok a legjelentősebbek, de tartottak országos vásárokat Nezsiderben és Kismartonban is.⁶¹ Látható tehát, hogy a vizsgált HÉV két alapfunkciója (személy- és teherszállítás) hamar specializálódott. Külön kiemelendő, hogy turisztikai funkciója is volt, amely társadalmi hatását tükrözi.

⁵⁴ Pammer László: A sopron–pozsonyi HÉV. In: Kövér István (szerk.): Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen. Szombathely, 1995. (A továbbiakban: Pammer 1995.) 433.

⁵⁵ A Sopron–Pozsonyi vasút. Soproni Hírlap, 1898. június 29. 146. szám, 3.

⁵⁶ Vonatkésések. Soproni Napló, 1908. március 24. 70. szám, 3.

⁵⁷ A Pozsony–soproni vasút tarifái. Soproni Hírlap, 1898. július 20. 163. szám, 3.

⁵⁸ Rusztról. Soproni Napló, 1905. augusztus 9. 95. szám, 4.

⁵⁹ Thirring Gusztáv: Sopron és a magyar Alpok. Úti kalauz. Sopron, 1911. 83–122.

⁶⁰ A Fertőn át Nezsiderig. Soproni Napló, 1909. január 31. 25. szám, 4.

⁶¹ Külön vonatok a hetivásárokra. Soproni Napló, 1907. április 25. 33. szám, 3.; Országos vásárok. Soproni Napló, 1902. augusztus 19. 190. szám, 3.

Az első menetrend (2. ábra) szerint Pozsony és Sopron között napi három vonatpár közlekedett 4 óra 24 perc és 5 óra 39 perc közötti menetidővel. A szárnyvonalat illetően az utasoknak Szentmargitbányától Kismartonig 40 perces utazással kellett számolniuk. Ez – az akkoriban is hosszúnak számító – menetidő mindenki, de leginkább a kismartoniak részéről folyamatosan vita tárgyát képezte. Bécset 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.⁶² Meg is lett ennek az eredménye: a helyiek Bécsbe való utazásuk alkalmával továbbra is Szárazvámon szálltak vonatra, nem pedig az új vicinálist vették igénybe.⁶³ A soproniak is tettek lépéseket azért, hogy a HÉV közlekedése a város érdekeit jobban kiszolgálja, de ezt a miniszter ekkor a közvetlenül Sopronból Pozsonyba irányuló személyforgalom csekély volta miatt elutasította.⁶⁴ Az 1898. május 1-jén életbe lépő új menetrend sem igazán vette figyelembe a társadalmi igényeket. Hiányozott egy járat a déli órákban Sopron irányába, és este Pozsonyba. Ezen felül a menetidő csökkentése is folyamatosan a viták tárgyát képezte.

A következő évtől sokkal kedvezőbb körülmények között utazhattak már az utasok. Emelkedett a szerelvények sebessége (eredetileg 40 km/h volt),⁶⁵ 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 Szentmargitbányáról (Rusztól) Sécen át Sopronig, amely visszafelé 12 óra 25 perckor indult.⁶⁶ Ennek ellenére továbbra is voltak panaszok a menetrendre nemcsak a lassú közlekedés, hanem a gyakori késések miatt is.⁶⁷ A menetrendek módosítása is mutatja, hogy a vasúttársaság a társadalmi igényeknek is próbált megfelelni a menetidő csökkentésével és a rugalmasabb csatlakozások biztosításával.

Érdeemes megvizsgálni a rendelkezésre álló statisztikákat is a személy- és a teherszállítással kapcsolatosan. Ezekből megállapítható, hogy a vonalon az üzembe helyezése utáni időszakról kezdve 1915-ig – kisebb hullámvölgyekkel – folyamatosan emelkedett az utasszám és a szállított teher mennyisége is (1., 2. táblázatok). Ezt összehasonlítva a Sopront érintő másik két helyi érdekű (Fertővidéki és Sopron–kőszegi HÉV) vasút kimutatásaival (3–6. táblázatok) összevetve megállapítható, hogy a teherszállítást illetően Pozsony felé kiegyensúlyozott volt a forgalom, és hozzávetőlegesen hasonló volumenű,

⁶² MmL, IV.B/906. 366. doboz, Alispáni iratok, Pozsony–sopron közötti (fertővidéki) vasút. A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasút menetrendje.

⁶³ Pammer 1995. 433.

⁶⁴ Az új vasutak menetrendje. Sopron, 1898. március 6. 53. szám, 2.

⁶⁵ A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasutnak és sércz–szenzmargiti szárnyvonalának kiépítésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1896. december 16. 151. szám, 1355-1356.; A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasutnak és sércz–szenzmargiti szárnyvonalának kiépítésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1896. december 18. 152. szám, 1361-1362.

⁶⁶ Menetrend-változás. Sopron, 1899. április 23. 93. szám, 2.

⁶⁷ Hahnenkamp 1994. 115-116.

1. táblázat: A Sopron–pozsonyi
HÉV utasszáma

Év	Utasszám
1897	11532
1898	229294
1899	281353
1900	297895
1901	312150
1902	315152
1903	305506
1904	283162
1905	289287
1906	284054
1907	313296
1908	350415
1909	379287
1910	374129
1911	407998
1912	446027
1913	448463
1914	488821
1915	548005

2. táblázat: A Sopron–pozsonyi
HÉV-en szállított teher

Év	Tonna
1897	1543
1898	87584
1899	196665
1900	104324
1901	87747
1902	77884
1903	101221
1904	107165
1905	107064
1906	119418
1907	123803
1908	131270
1909	133050
1910	122740
1911	156398
1912	177008
1913	174008
1914	121961
1915	166621

3. táblázat: A Fertővidéki HÉV utasszáma

Év	Utasszám
1897	5678
1898	159326
1899	173881
1900	165927
1901	161759
1902	170331
1903	189660
1904	215670
1905	225076
1906	231946
1907	231946
1908	230218
1909	253117
1910	261587
1911	260387
1912	267135
1913	273038
1914	301547
1915	352774

4. táblázat: A Fertővidéki HÉV-en szállított teher

Év	Tonna
1897	1954
1898	70287
1899	95067
1900	92448
1901	92469
1902	98683
1903	116270
1904	98236
1905	115288
1906	121679
1907	121002
1908	103857
1909	113052
1910	130058
1911	154157
1912	221898
1913	283340
1914	183422
1915	160737

5. táblázat: A Sopron–kőszegi HÉV utasszáma

Év	Utasszám
1908	33854
1909	265524
1910	274793
1911	295396
1912	341219
1913	379633
1914	366381
1915	367428

6. táblázat.: A Sopron–kőszegi HÉV-en szállított teher

Év	Tonna
1908	6412
1909	36614
1910	51406
1911	55902
1912	61642
1913	75987
1914	58825
1915	75094

mint a fertővidéki vonalon. A személyszállítást illetően viszont kijelenthető, hogy e vonalnak volt a legnagyobb kihasználtsága. A vicinálison továbbított áruk listáján kiemelkedett a nagy mennyiségben szállított bor, építőanyag, cukor, petróleum, csont, rongy és toll, továbbá megemlítendő még a kő- és barnaszén, a nyers- és feldolgozott vas, az ércek, a szilva, a szerszámfa, a liszt, a só, a dohány, az élőállat, a sör, a kőolaj és a szesz.⁶⁸ Az áruk tágas spektruma egyértelműen bizonyítja a vasút komoly ipari és kereskedelmi funkcióját is, míg az utasszám emelkedése a vonal egyre nagyobb mértékű társadalmi használatára utal.

Az első világháború alatt a vasutat a csapatok és az utánpótlás szállítását gyorsan és koncentráltan lebonyolító, stratégiaileg fontos eszközként kezelték. A Sopron–pozsonyi HÉV földrajzi elhelyezkedése miatt nem szerepelt a kiemelt fontosságú vonalak között, így komoly stratégiai funkciója nem volt. Az első világháborút lezáró trianoni békediktátum azonban végleg megpecsételte a vonal sorsát, hiszen három ország területére került, a legnagyobb rész Ausztriához, de kapott belőle egy kis szakaszt Magyarország mellett Csehszlovákia is.⁶⁹

Következtetések

Mindent összegezve megállapítható, hogy a Sopron–pozsonyi HÉV kiépítése nagy jelentőséggel bírt az északnyugat-dunántúli térséget tekintve. A vonal létrejöttében és működtetésében érdekeltek meglehetősen heterogén képet mutatnak. Az érintett településeken és vármegyéken túl a vidék (nagy) birtokosai és számos ipari és mezőgazdasági termelőegysége is támogatta kiépítését. Ők mindannyian gazdasági és mobilizációs lehetőségeik növekedését, piacaik bővülését látták ebben. Az Esterházy-család 150.000 forintos részvényjegyzése egyértelműen mutatja, hogy számukra fontos volt a vasúti és áruforgalmi vérkeringésbe való bekapcsolódás. Ez egyúttal azt is érzékelteti, hogy a vonalvezetést leginkább mi határozta meg, illetve, hogy mennyien és mennyit áldoztak egy – számukra kedvező irányú – regionális vasút megteremtésére. A közforgalmú vicinális sokrétű használatát gyorsan megmutatta kereskedelmi és ipari funkciója, de emellett személyforgalma sem volt elhanyagolható. Egyre több utas vette igénybe a vonalat vásárba járásra vagy éppen turisztikai céljaik elérése érdekében, amely sokrétű társadalmi használatát bizonyítja. Mind áru-, mind személyszállítás terén a vizsgált vonal bizonyult a legnagyobb forgalmúnak a többi Sopron környéki HÉV-vel összehasonlítva.

⁶⁸ E következtetésemet A Magyar Statisztikai Közlemények A Magyar Szent Korona országainak vasútjaira 1897-től 1899-ig vonatkozó kötetekből és az Adatok a vasutak 1915. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1915. évi összesített eredményekről című munkák erre vonatkozó részeinek összehasonlításával vontam le. In: A Magyar Szent Korona országainak vasútjai 1897, 1898. és 1899. évben Budapest, A Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, é. n.; Adatok a vasutak 1915. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1915. évi összesített eredményekről. Budapest, Kereskedelemügyi m. kir. minister, 1917. E forrásanyag azonban csak 1915-ig készült el, a Monarchia felbomlása után ilyen már nem adtak ki.

⁶⁹ Hahnenkamp 1994. 118.