

A MAGYAR NYUGATI VASÚTTÓL A VASÚTI CSOMÓPONTIG

SÁRVÁR VASÚTI FEJLŐDÉSE 1867–1913 KÖZÖTT

■ Nagy Miklós

BEVEZETÉS

Száz vasutat, ezeret!
Csinálgatok, csinálgatok!
Hadd fússák be a világot,
Mint a testet az erek.

Ezek a föld erei,
Bennök árad a műveltség,
Ezek által ömlenek szét
Az életnek nedvei.

Petőfi Sándor: Vasúton
(Pest, 1847. december, részlet)¹

Petőfi Sándor (1823–1849) 1847 decemberében a kor új közlekedési eszközről írt verse a pest–váci vasútvonalon tett utazás élményeinek hatására született. Talán soha nem tisztázódik, hogy a költőt Vácra élő idős szüleinek látogatása kapcsán, vagy valamely 1847 végén történt váci kirándulás során ihlette meg a vasút, viszont a költeményben ötvöződik annak gyorsasága, a nemzeti haladás sebességéhez fűzött remény és Petőfi szabadságvágya.² Midőn Petőfi

¹ Petőfi költeményei. A szöveggyűjtés: Kiss József. Bp., 1989. 905. p. (A magyar líra klaszszikusai)

² Jakus Lajos: Petőfi és szülei Vácra. In: Irodalom és művészetek birodalma. 2012. május 12. <http://csicsada-irodalom-birodalom.blogspot.hu/2012/05/jakus-lajos-petofi-es-szulei-vacon.html>. (Megtekintve: 2017. július 12.)

Sándor vasúton szerzett tapasztalatai költeménnyé formálódtak, a kor vasúti tervei között már megjelent a Vas vármegyét, benne Sárvárt érintő vonalvezetési elképzelés. A Sopron–Bécsújhelyi Vasúttársaság terveiben ugyanis szerepelt a Sopron és Nagykanizsa közötti vasútvonal Sárváron át történő megépítése. Vas vármegye közgyűlése azonban az összegyűjtött adatok alapján 1847. november 8-án a sárvári helyett a kőszegi és a szombathelyi vonalvezetést támogatta. A vasúttársaság 1847. december 5-én tartott rendkívüli közgyűlése szintén a Kőszegen és Szombathelyen áthaladó vonalvezetés mellett döntött. Sárvár nyilván nem vehette fel a versenyt Kőszeg és Szombathely gazdasági erejével, fölényével, kereskedelmi adottságaival, helyzetével.³

Néhány hónappal a Petőfi-vers születése után az idő részben felülírta a Sopron–Bécsújhelyi Vasúttársaság elképzelését. Széchenyi István (1791–1860) 1848. január 25-én terjesztette a pozsonyi országgyűlés elé az általa ve-

³ Tilcsik György: Szombathely kereskedelmi szerepe és jelentősége a reformkorban. = Korall, 2003. 11-12. sz. (továbbiakban: Tilcsik, 2003.) 125-132. p.

zetett munkacsoport elképzeléseit „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről” címmel. A tervezetben a megjelölt négy fő vasútvonalat négy mellékvonallal egészítette ki. Az egyik mellékvonallal Sopronból kiindulva Csepreg és Szombathely irányában futva Nagykanizsánál kapcsolódott volna a Pest és Fiume (ma: Rijeka, Horvátország) között tervezett 2. számú fővonalhoz. Földrajzi helyzetéből adódóan e vasútvonal egyaránt szolgálta volna Nyugat-Magyarország áruinak tengeri úton való kivitelét és a bécsi piac gyors elérését. Az előzmények ismeretében ugyan feltűnő Kőszeg kihagyása a jövő tervezéséből,⁴ az viszont már nem meglepő, hogy a javaslat eleve nem számolt azzal, hogy az 1846-ban 1543 lakosnak otthont adó Sárvár mezővárost⁵ érintse a vasút.

Az 1847 és 1848 folyamán a Nyugat-Dunántúlra vonatkozó vasúti elképzelések – beleértve gazdasági indokait – kismértékben már előrevetítették a dualizmus kori Sárvár vasúthoz jutásának körülményeit, lehetőségeit, és ennek eléréseért folytatott küzdelmeit.

A MAGYAR NYUGATI VASÚT ÉS SÁRVÁR

A kiegyezést követően vasútépitési láz tört ki, aminek eredményeképpen 1873-ig 4100 km vasútvonal épült.⁶

⁴ *Majdán János: A közlekedés története Magyarországon, 1700–2000.* Pécs, 2014. (továbbiakban: Majdán, 2014.) 41. p. (Pannónia könyvek); Tilcsik, 2003. 127. p.; *Majdán János: A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépités 1914-ig.* Bp., 1987. (továbbiakban: Majdán, 1987.) 47. p. (Népszerű történelem)

⁵ *Sinkovics István: Népeségi, társadalmi viszonyok.* In: *Sárvár története.* Szerk. Söptei István. Sárvár, 2000. (továbbiakban: Söptei, 2000.) 245. p.

⁶ *Magyarország története. Tíz kötetben. 6/2. köt., 1848–1890.* Főszerk. Kovács Endre; szerk. Katus László. Bp., 1979. 980. p.

Az 1867. évi XIII. törvény értelmében az állam kölcsönt biztosított a közlekedési hálózat kiépítésére. Mikó Imre (1805–1876) közmunka és közlekedési miniszter elképzelésében 25 vasútvonallal kívánta az egységes nemzeti piac kiépülését segíteni. A költségvetésből mindössze három fővonalat lehetett megépíteni, a többi társulatok készítették el. A kormány törvényi úton biztonságot adott a döntően külföldi befektetőknek.⁷ Társulat létesítette a Magyar Nyugati Vasutat, amelynek segítségével Sárvár bekapcsolódott az ország vasúthálózatában.

Vas megye Gazdasági Egyesülete 1865-ben lépéseket tett egy Győr és Graz közötti vasútvonal megépítésére. Győr a város európai jelentőségű közvetítő gabonakereskedelmének megőrzése és növelése érdekében 1866-ban vetette fel a győr–grazi vasút megépítésének a tervét. A tervezett vonal Graznál csatlakozott volna a bécs–triesszti vasúthoz. A komparatív előnyök elve alapján az iparosodottabb Stájerország és a mezőgazdasági adottságú Kisalföld termékeit kívánták kicserélni a vasút segítségével. Grazban is kedvező fogadtatásra talált a kezdeményezés, magyar kormány pedig 1867-ben helyet biztosított az országos vasúti tervekben a győr–grazi vonalnak.⁸

1867. június elején kiszivárgott, hogy a győr–pápa–molnári–grazi vasutat felvették az országos vasúthálózatba. A Közmunka és Közlekedési Minisztérium 1867. augusztus 20-i leiratával nyilvánosságra hozta hálózati tervét,

⁷ Majdán, 1987. 77–79. p.; Majdán, 2014. 57. p.

⁸ *Sáry István: Nyugat-Dunántúl fő vasútvonalainak kiépülése és hatása a társadalmi, gazdasági viszonyokra.* In: *A közlekedési összeköttetések fejlődése Pannónia térségében 1918-ig.* Ured. Vanek Šiftar, Janko Kuster. Maribor, 1977. 250–252. p. (Internationales Kulturhistorisches Symposium Mogersdorf; 9.)

és minden megyét véleménynyilvánításra szólított fel.⁹

Vas vármegyére vonatkozóan fél év leforgása alatt háromféle vonalvezetési elképzelés rajzolódott ki. Győr vármegye tervei szerint Sárvárt nem érintette volna a vasút, ugyanis a legrövidebb utat, a Győr–Pápa–Nagyszőlős–Jánosháza–Molnári (ma Püspökmolnári) vonalvezetést támogatta. Veszprém vármegye szintén Vas vármegye keleti szélén áthaladó vasútvonal megvalósítását támogatta. Vas megye Gazdasági Egyesülete viszont olyan vonalvezetési elképzelést támogatott, amely nem kerülte el Sárvárt, amint a Vas megyei Lapok 1867. november 12-én megjelent számában olvasható: „Szőnyegre került a m. kir. közlekedési minisztériumnak győr-sárvár-molnári vasut-vonal ügyében leérkezett intézménye, melyet gazdasági egyletünk nem csak nagy örömmel fogadott, de sőt elhatározá a tervbe vett vasut-vonal létesítést a legmelegebben véleményezi.”¹⁰ Sárvár – az ország más településeihez hasonlóan – fejlődését látta biztosítva, ha vasutat kap. A mezővárosi „... közönség ezen egész vasút építése kérdését Sárvárra nézve életkérdésnek lenni, megisméri.” – olvasható a város jegyzőkönyvében (1868. február 11.).¹¹ Sárvár Város Tanácsa 1867. december 26-án határozatot hozott, amely szerint Pápához hasonlóan Sárvárnak is folyamodni kell, hogy „Sárvári városhoz közel építtes-

sen a vonal: folyamodványhoz indokok említettessenek”.¹²

Vas megye is a Rába-völgyben futó Győr–Pápa–Sárvár–Molnári–Graz vonalvezetést támogatta. Született azonban egy negyedik vonalvezetési elképzelés is. Vas vármegye vasúti bizottmánya¹³ 1868. január 8-án tartott ülésén egy választmányt küldött ki azzal a megbízással, „... miszerint a szükséges lépéseket tegye meg, nehogy megyénk a győr-grázi vonal jótékonyágától elessék, egyelőre pedig e vonalnak irányát megyénk érdekeiben helyesen jelölje ki.”¹⁴ A választmány nyomvonalként a Kiscell–Sárvár–Szombathely–Körmend irányt javasolta, s felvetődött egy a győr-grázi vasúthoz csatlakozó Szombathely–Kőszeg szárnyvonal építése is.¹⁵ A következő hónapokban a vármegye és Szombathely mindent elkövetett annak érdekében, hogy a tervezett győr-grázi vasútvonal érintse Szombathelyt.¹⁶

A következő időszak Sárváron sem tétlenséggel telt. A vármegye vasúti bizottmánya 1868. január 8-án tartott közgyűlésén elhatározta, hogy a képviselőházhoz a győr-pápa-molnári-grázi vasútvonal tárgyában felterjesztést intéz. A felterjesztés átnyújtására bizottságot választottak, hogy élőszóba is meggyőzzék a képviselőházat „... a tervben lévő vasútvonalnak nemzetgazdászati sürgölte, ugy országos mint megyei szükségességéről...”. A gróf Batthyány Ferenc elnökle alatt megválasz-

⁹ Kövér István: A Magyar Nyugati Mozdonyvasút. In: Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen. 2. köt. Vasútvonal történetek. Főszerk. Kövér István. Szombathely, 1995. (továbbiakban: Kövér, 1995a.) 62. p.

¹⁰ Vas megye gazdasági-egylete. = Vas megyei Lapok (továbbiakban: VL), 1867. nov. 12. 2. p.

¹¹ Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára (továbbiakban: MNL VaML) Sárvár mezőváros iratai (továbbiakban: Sárvár mv. ir.) Tanácsulési jegyzőkönyvek (továbbiakban: tan. jkv.) 1868–1869. 1868. február 11.

¹² MNL VaML Sárvár mv. ir. tan. jkv. 1867. december 26.

¹³ Kövér, 1995a. 62–63. p.

¹⁴ Néhány szó a győr-grázi vasútvonal érdekében. = VL, 1868. jan. 29. 3. p.

¹⁵ Kövér, 1995a. 63. p.

¹⁶ Melega Miklós: A modern város születése. Szombathely infrastrukturális fejlődése a dualizmus korában. Szombathely, 2012. (továbbiakban: Melega, 2012.) 45. p. (Archivum Comitatus Castriferrei; 5.)

tott bizottságnak tagja volt Sárvár város képviselője is.¹⁷ A sárvári tanács 1868. január 23-án ismét állást foglalt a vasút ügyében, viszont a tisztújítás miatt a részvények aláírását elhalasztották.¹⁸ Miközben Sárváron a részvények jegyzésére készültek Szombathely vívta a maga harcát annak érdekében, hogy az új vasútvonalba bekapcsolódhasson. Néhány nap múlva, 1868. január 25-én „... Szombathely város közönsége ... közgyűléséből egy választmányt nevezett ki, mely egy emlékirat elkészítésével bizatott meg”. Az emlékirat tárgyát képezte „... kifejtése s megállapítása azon érveknek, melyek a tervelt győr-gráczy vasútvonalnak Kis-Czell – Sárvár, Szombathelyen való átvezetését és célszerűségét s hasznos voltát kimutassa...”. Tulok János (1825–?) városbíró elnökségével pedig küldöttséget alakítottak, melynek feladata lett a vasútvonal elfogadtatása kormánnyal és a törvényhozó hatalommal.¹⁹ Takács Lajos (1814–1891) alispán a szombathelyi városháza tanácstermében 1868. február 7-re értekezletet hívott össze, hogy a győr-grázi vasutat Szombathely felé vezessék. Az értekezleten elhatározták Szombathely, Kőszeg és Körmend várososok és vidékük részére három aláírási ívet nyitnak 200 db 200 Ft-os részvényjegyzés céljából. A határozat b) pontjából kiderül, hogy „... Sárvárrott már a győr-grázi vasútvonal érdemében egy számos tagból álló consortium alakult, – a kibocsájtott aláírási íven tetemes részvény aláírásokat gyűjtött – jónak látja az értekezlet, miszerint a Sárvárrott folyó február hava 12-én tartandó értekezletre oly célból, hogy a szombathelyi a sárvári con-

sortiummal egyesíttessék – egy bizottmány nevezessék ki”.²⁰

A részvények vállalása és aláírása érdekében Sárváron 1868. február 11-én rendkívüli közgyűlést hívtak össze Ernecz Zsigmond polgármester elnökletével a közbirtokosság részére. A városháza nagyterme megtelt. „Tárgyalásra elő adván czimzett polgármester úr a tervezetben lévő Győr–Pápa–Kis–Czell–Sárvár–Molnári–Körmend és Szt. Gotthárd irányában Grázba vezetendő vasútvonal kiépítéséhez 200 Ftos részvények aláírására a T. Megyei Első Alispány úr által a Városi Elöljáróhoz kiküldött nyomtatvány alakban érkezett felhívását...” – olvasható a tanácsulési jegyzőkönyvben. Az alispáni felhívás felolvasása után meghatározták a jegyzésre kerülő részvények mennyiségét figyelembe véve város erőforrásait. A jegyzőkönyvi határozat először kitért arra a várakozásra, hogy a tervezett vasútvonal kedvező hatást fog gyakorolni a város kereskedelmi felemelkedésére, s figyelmeztetett arra a veszélyre, amit e téren más tervek a vasútvonalnak „egész Veszprém Megye határszélig történhető félrevezetésével” előidézhetnek. A jelenlévők érezhették a pillanat jövőt meghatározó fontosságát, ugyanis a tanácsulési jegyzőkönyvben a következő sorok olvashatók az eseményről: „... a közönség ezen egész vasút építése kérdését Sárvárra nézve életkérdésnek lenni, megismeri. – Nehogy tehát az előrehaladó nemzet – vagy ezen község későbbi generációja a jelen kort fukarsággal – mostani Sárvári lakosságot hanyagságról, közömbösségről vádolhassa, inkább, hogy mintegy nemzeti kötelességében – rendeltetésének és hivattatásának – ezen kis –, de helyzeténél fogva szép reményű virágzásnak örvendhető Város is megfelelően, erejéhez mérve – kö-

¹⁷ Megyei hírek, s különféle. = VL, 1868. jan. 22. 3. p.

¹⁸ MNL VaML Sárvár mv. ir. tan. jkv. 1868. január 23.; Naszádos István: Gazdaság- és társadalomtörténet. In: Söptei, 2000. (továbbiakban: Naszádos, 2000.) 306. p.

¹⁹ Megyei hírek. = VL, 1868. febr. 5. 3. p.

²⁰ Tanácskozmányi jegyzőkönyv. = VL, 1868. febr. 12. 2. p.

zös megegyezéssel – félretéve minden más érdekeket – határozatilag 50. azaz: ötven részvényt – darabját 200. ftjával (forintjával) o.é. (osztrák értékben) számítva fogadott el, összesen 10.000 Ftot (forintot).²¹

A „város közpénztárából” vállalt 50 db részvényen felül egyes polgárok 60 db részvényt írtak alá,²² hozzájárulva az építkezés költségeihez. A sárvári konzorcium pedig elzárkózott a szombathelyi konzorciummal való egyesüléstől, attól a félelemtől vezetve, hogy ha Szombathely terve nem sikerül, a város elveszíti a vasút lehetőségét.²³ E félelem mögött valószínűleg a vonalvezetés eldöntetlensége miatti bizonytalanság állhatott.²⁴ A győr–grazi vasút Szombathelyen való áthaladásáért ugyanis ekkor még folyt a küzdelem.²⁵ Sárvár helyzetének bizonytalanságát jól mutatják a körülmények. A miniszter 8616/68. F.sz. leiratával egyaránt elrendelte a pápa–sárvári és a pápa–szőlősi vonal felmérését, és a mutatkozó előnyöktől tette függővé az engedélyezést. Takács Lajos alispánnak, mint a győr–pápa–sárvár–molnári–grazi vasút létesítésére kiküldött bizottság elnökének e vonal előmunkálataira engedélyt adott. Jánosháza is próbálta védeni érdekeit. A Somló birtokosai pedig a vasutat egyenesen a Somló alatt Molnáriig szerették volna vezetni. Kérvényüket a képviselőház 1868. július 2-án tárgyalta.²⁶

A részvények jegyzése után megyei küldöttség utazott a kormányhoz Pestre, hogy emlékiratot nyújtson át a Kiscell–Sárvár–Szombathely–Körmend–Szentgotthárd vasútvonal támogatására. A Vas megyei küldöttségben a Sárvár városát képviselő elnöke Erneck Zsigmond polgármester volt.²⁷

Sárvárt és Vas vármegyét erős gazdasági érdekek fűzték a vasút megépítéséhez. A korabeli adatok mind azt bizonyítják, hogy Sárvár, Kiscell és vidéke nagyobb gazdasági erővel rendelkezett, mint Jánosháza és környéke. A megye Győrhez intézett átirata szerint Sárvár és Kiscell jelentős kereskedelmi forgalmat bonyolított le tíz országos vásáran, s hetente három heti vásáron, ahol 300.000 mázsa gabonát közvetítettek. A rivális Jánosháza vásárain ennek a mennyiségnek csak negyede kelt el. Az adózásban is felülmúlta Sárvár és Kiscell vidéke Jánosházáét, mert az előbbi vonal települései 104.711 forintot, addig Jánosháza vonalának települései mindössze 23.881 forintot fizettek adó gyanánt.²⁸

Vas vármegye a termékeit korábban Bécsbe és vidékére exportálta, de a Duna mentén haladó Bécs–Győr vasútvonal megépítésével e piacról kiszorult. A kereskedelemben emiatt Stájerország került előtérbe. A megyéből a mezőgazdasági cikkeket (gabona, gyümölcs, bor, sajt, juh, sertés, ló, szarvasmarha), bőrt, fát, cserépedényeket vittek ki a szomszédos tartományba, s onnét vásáru, só, gyári iparcikk, Triesztből gyarmatárú érkezett. Belföldön Zala, Veszprém és az alföldi vármegyék, Horvát- és

²¹ MNL VaML Sárvár mv. ir. tan. jkv. 1868. február 11.; Naszádos, 2000. 306. p.

²² MNL VaML Sárvár mv. ir. tan. jkv. 1868. április 13.

²³ Kövér, 1995a. 68. p.

²⁴ A vasútvonalakra vonatkozó elképzelések rövid, korabeli összefoglalójára: Felhívás társulati csatlakozásra, a győr–gráci vasútvonalnak Szombathelyen való csomó-pontosítása érdemében. = VL, 1868. márc. 4. 1-2. p.

²⁵ Melega, 2012. 45. p.

²⁶ Kövér, 1995a. 64-69. p.

²⁷ MNL VaML Sárvár mv. ir. tan. jkv. 1868. március 29.

²⁸ Sárosi István: Százéves a győr–szombathelyi vasút. = Vasi Szemle (továbbiakban: VSZ) 1971. 2. sz. (továbbiakban: Sárosi, 1971.). 285-286. p.

Szlovónország számítottak Vas vármegye fő kereskedelmi a partnereinek.²⁹

Sárvár jelentős kereskedelmet bonyolított le 1867-ben: 160.000 mázsa gabonát, 20.000 mázsa repcét, 1500 mázsa gyapjút, s jelentős mennyiségű épületfát, deszkát hozott forgalomba. Behozatala 30.000 mázsa fűszerből, vasból, 12.000 mázsa sóból, dohányból, kelméből állt. Vármáján 60.000 marha haladt át. Székhelye volt Habsburg-Estei Ferenc (1819–1875) 16.000 holdas uradalmának.³⁰ Szombathelynek Vas megye a múltban jelentős városi központjához, Kőszeghez a 19. század második negyedében sikerült felzárkózni, amit elsősorban a tömegárúk (élőállat, gabona, épületfa, építőanyagok stb.) kereskedelmének köszönhetett. Példaként említhető a gabonakereskedelme. Az 1868-ból származó adatok szerint 5 országos és 104 hetivásárának a gabonaforgalma 8–9000 mázsát tett ki. A vasúti forgalma ezt is felülmúlta 1.200.000 mázsa gabona szállításával. A reformkorban kibontakozó tendenciát a vasútépítések felerősítették.³¹

A törvénytervezetet a szombathelyi születésű Hollán Ernő (1824–1900) államtitkár terjesztette a képviselőház elé. A törvényjavaslatban 1868 decembere és 1869 júliusa között az lett a változás, hogy a vasútvonalat Sárvárról Szombathelyre vezették.³² A szombathelyi vonalvezetést olyan személyek pártfogolták, mint Horváth Boldizsár (1822–1898),

Hollán Ernő, Széll Kálmán (1843–1915) és Deák Ferenc (1803–1876).³³ Ferenc József (1830–1916) 1869. július 14-én szentesítette Andrassy Gyula ellenjegyzésével az 1869. évi V. tc-t, azaz a Magyar Nyugati Vasút engedélyokmányát. Az építését és üzletét a Magyar Általános Hitelbank által szervezett társulás nyerte el, amihez csatlakozott egy bécsi bank (Weikersheim M. H. és társa) a gyanafalvi hártártól Grazig húzódó vonalszakasz megépítésre. Az engedélyokmány értelmében a fővonal Székesfehérvárról indult, Veszprémen át, Kiscellát, Sárvárt, Szombathelyt, Körmentet érintve Szentgottárdon át Grazban végződött. A Győrből kiinduló szárnyvonalat Pápán át vették és Kiscellánál csatlakozott a fővonalhoz (1.§). Sárváron állomást kellett létesíteni (5.§ d), valamint a Rábán vasúti fahíd épült (5.§ a). Sárvár a vasútvonal kiépítésével egyidőben az országos táviró hálózatba is bekapcsolódott.³⁴

Sárvár tehát a nyertesek közé tartozott, és a vasúthálózat részévé vált. Szombathely – és Vas vármegye – elérte célját, hiszen a városban keresztezte egymást az 1865-ben megnyitott Déli Vasút és a Magyar Nyugati Vasút, így korabeli kifejezéssel élve a „győr-grácsi vasútvonalnak Szombathelyen való csomópontosítása” megtörtént.³⁵ Kőszeg viszont vesztesek közé tartozott, hiszen kimaradt az új vasútvonalból.

Mikó Imre közmunka – és közlekedésügyi miniszter 1870. január 11-én értesítette az érdekelt megyéket, köztük Vas vármegyét, hogy kezdetét ve-

²⁹ Fényes Elek: Magyarország ismertetése statisztikai, földirati s történelmi szempontból. 1. köt./2. szakasz, Dunántuli kerület. Pest, 1866. 142. p.

³⁰ Sáy, 1971. 285–286. p.

³¹ Beluszky Pál: Kárpát-medence országrészeinek, régióinak rövid jellemzése. In: Magyarország történeti földrajza. Szerk. Beluszky Pál. 2. köt. Bp.–Pécs, 2008. (továbbiakban: Beluszky, 2008.) 381. p. (Dialóg Campus tankönyvek). (Studia regionum). (Studia geographica). (Területi és települési kutatások; 27.); Sáy, 1971. 287. p.

³² Kövér, 1995a. 72. p.

³³ Vasút-ügyünk. = VL, 1889. márc. 31. 1. p.; Melega, 2012. 58–59. p.

³⁴ Majdán, 1987. 86. p.; Magyar törvénytár. 1869–1871. évi törvényzcikkek. Szerk. Márkus Dezső. Bp., 1896. 8–15. p.

³⁵ Melega, 2012. 45. p.; Felhívás társulati csatlakozásra, a győr-grácsi vasútvonalnak Szombathelyen való csomópontosítása érdekében. = VL, 1868. márc. 4. 1–2. p.

szi a vasútépítés. A közigazgatási bejárás Győr és Szombathely között 1870. február 4-én elkezdődött. A Vas megyei Lapok január 30-án tette közzé, hogy a bejárást végző bizottság 1870. február 10-én jelenik meg Sárváron.³⁶ A kivitelezési munkák 1870 elején kezdődtek Győr és Szombathely között. 1870 májusának elejére Kiscellig végeztek az építkezéssel. A gondot a Rába okozta. Áradása akadályozta a munkát, Sárvárnál pedig kettő hidat kellett építeni, a régi meder feletti Kis-Rába-hidat és az új meder feletti Nagy-Rába-hidat. Átadásukra 1870 szeptemberében került sor. A sárvári vasúti fahidak terhelési próbáját 1871. június 30-án tartották, amelyen megjelent az uradalom tulajdonosa, Habsburg-Estei V. Ferenc modenai főherceg is. A próbát zene mellett tartott nagy multság követte.³⁷

A győr–szombathelyi vasút 1871. október 1-jén nyílt meg minden különösebb ünnepséget nélkülözve, ugyanis a Magyar Nyugati Vasútigazgatóság tanácsa úgy döntött, hogy az erre a célra szánt pénzt szétosztják a vonal által érintett főhelyek szegényei között. Sárvár Város Tanácsa azonban a megnyitó előtti napon a város részéről zenéből és „*mozsarakkal történendő ágyúztatásból*” álló ünnepélyről határozott a vasút megnyitása alkalmából.³⁸

Sárvár történetében 1871 fordulópontnak számított. A községek rendezéséről szóló 1871. évi XVIII. törvénycikk alapján a mezőváros nagyközségként tagolódott be a magyar közigazgatás rendszerében. A rendezett tanácsú városi rangot nem is érte el, viszont 1871-ben

főszolgabírói székhelyé vált,³⁹ és I. rendű vasúti fővonal révén bekapcsolódott a vasút közlekedés- és szállítás hálózatába. Elérhetővé váltak a nagyközség és vidéke számára a stájer piacok.⁴⁰

A Szatmár erdőben 1883 és 1884 folyamán a Kis- és a Nagy-Rábát áthidaló vasúti fahidakat átépítették kőpilléren nyugvó vasszerkezetű hidakra, hogy a megnövekedett forgalomhoz szükséges új mozdonyok közlekedhessenek rajtuk. A munkát a Klein testvérek, A. Schmall és E. Gertner építési vállalkozók végezték.⁴¹ Néhány évvel később a magyar államot képviselő közmunka- és közlekedésügyi és a pénzügyi miniszterek, másrésről a Magyar Nyugati Vasút Részvénytársaság között 1888. december 23-án megkötött szerződés alapján a vasúttársaság magyarországi vonalait 1889. január 1-én betagozták a Magyar Államvasutak (MÁV) szervezetébe. A szerződést „*Az első magyar-gácsországi és a magyar-nyugoti vasutak magyar vonalainak megváltásáról*” szóló 1889. évi XIV. törvénycikk hagyta jóvá és cikkelyezte be.⁴²

KÍSÉRLET A VASÚTI CSOMÓPONTTÁ VÁLÁSRA (1889–1890)

Az 1867-ben kezdődő vasútépítési láznak az 1873-as válság vetett véget, az újabb vasút-építési konjunktúrára pedig

³⁹ 1871. évi XVIII. törvénycikk a községek rendezéséről: <https://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5484>; Nagy Miklós: Sárvár dualizmus kori gazdasági fejlődése, 1867–1914. Szakdolgozat. Janus Pannonius Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar. Pécs, 1999. (továbbiakban: Nagy, 1999.) 14. p.

⁴⁰ Majdán, 2014. 57., 61. p.; Térkép: Lazányi János: Magyarország vasúthálózata 1920-ban. = Trianoni Szemle, 2010. 2. sz.

⁴¹ Kövér, 1995a. 79. p.

⁴² Magyar törvénytar. 1889–1891. évi törvénycikkek. Szerk. Márkus Dezső. Bp., 1897. 42., 78. p.

³⁶ Kövér, 1995a. 75. p.; Hírek s különféle a megyéből. = VL, 1870. jan. 30. 3. p.

³⁷ Kövér, 1995a. 78–79. p.

³⁸ A Magyar nyugati vasút megnyitására: Sály, 1971. 290. p.; MNL VaML Sárvár mv. ir. tan. jkv. 1871. szeptember 30.

az 1880-as évekig várni kellett.⁴³ A vasútvonalak mentén fekvő települések közül 1850–1890 között azok fejlődtek gyorsabban, amelyek a vasúthálózat csomópontjaivá váltak. Közéjük tartozott Szombathely. A csomóponti helyzetéből adódóan növelni tudta vonzását, központi szerepét és lakóiknak a számát.⁴⁴ Szombathely korabeli viszonyait jól összefoglalja Beluszky Pál (1936–) jellemzése: „... Szombathelyt érintette a Bécs–Sopron–Szombathely–Nagykanizsán keresztül az adriai kikötővárosokba vezető vonal és a Budapest–Graz közötti vasút s több mellékvonal. Ehhez járult a megyeszékhelyek növekvő jelentősége, így Szombathely dinamikus növekvő, több regionális szerepkörre szert tevő, modern nyitott városává vált a Kisalföldnek.”⁴⁵ Sárvárnak a vasútépítési konjunktúra éveiben mindössze egyetlen alkalommal, 1889-ben és 1890-ben adódott konkrét lehetősége, hogy vasúti csomóponttá válhasson a pozsony–szombathelyi vasút révén.

A kezdeményezés Pozsonyból indult ki, és a Vág-völgyi vasút folytatásának szánták. Célja a város forgalmának emelése mellett az Ausztria területén a Triestbe vezető vasúti forgalom Magyarországra terelése volt Fiume végponttal. Az elgondolás egyezett az állami vonalvezetési elképzelésekkel. A vasút által érintett megyék – közöttük Vas vármegye – továbbá Pozsony és Szombathely városa 1885-ben végrehajtó-bizottságot hoztak létre. Az előmunkálatok elkezdődtek, de megakadtak. Ennek egyik okát a Szombathely környé-

ki községek tiltakozása képezte, mert földjeiken haladt volna át a vasút. A bizottság pedig költségtakarékosság miatt több ponton változtatott az eredeti vonalvezetési elképzelésen. Sárvárt a változtatásokból az érintette, hogy a megépíteni kívánt új vonal Csornától Mihályi, Répceszemere és Répcelak irányba haladva a legrövidebb utat megkeresve Sárvárnál csatlakozott volna az államvasutak Szombathelyre vezető vonalába.⁴⁶ A tervezett vasút sárvári csatlakozásával, az 1889 elején kivitelezésének végéhez közeledő Boba–Jánosháza–Sümegegy helyi érdekű vasútvonallal, s közvetlenül az építkezés előtt álló Csáktornya–Zalaszentiván–Ukk helyi érdekű vasúttal kialakult volna olyan vasútvonalak sora, amelyek Szombathely teljes elkerülésével érik el Fiumét.⁴⁷

Miért támadtak nagy aggodalmak az 1889 elején ismerté vált tervek miatt a vasi megyeszékhelyen? Szombathely az új vasúttól kereskedelme élénkülést, vasútforgalmi helyzetének erősödését remélte, a Fiume elérésével pedig nemzetközileg kiemelt vasúti csomóponttá válhatott volna. Répcelak környéki területekkel akarta vonzaskörzetét növelni, Vas vármegye pedig a pozsonyi nemzetközi marhavásárral új piacokat kívánt szerezni. Az új vonalvezetéssel mindezek az eredmények veszni látszottak.⁴⁸ Nem véletlen, hogy a szombathelyi polgármester az ügyben már 1889 februárjának első napjaiban értekezletet hívott

⁴³ Katus László: A modern Magyarország születése. Magyarország története, 1711–1914. 3. jav., átd. kiad. Pécs, 2012. 434–435. p.

⁴⁴ Majdán János: A vasúti csomópontok településfejlesztő hatása a Dunántúlon. In: Mezőváros-kisváros. A Hajnal István Kör keszthelyi konferenciája, 1990. június 23–25. Szerk. Mikó Zsuzsanna. Debrecen, 1995. 198. p. (Rendi társadalom – Polgári társadalom; 4.)

⁴⁵ Beluszky, 2008. 381. p.

⁴⁶ Pammer László: A pozsony–porpáci HÉV. In: Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen. 2. köt., Vasútvonal történetek. Főszerk. Kövér István. Szombathely, 1995. (továbbiakban: Százéves, 1995.) 310. p.; Pozsony–Szombathely. = VL, 1889. febr. 17. 1–3. p.

⁴⁷ Kövér István: A boba–jánosháza–sümegegyi HÉV. In: Százéves, 1995. 269. p.; Uő: A csáktornya–zalaszentiván–ukki HÉV. In: Százéves, 1995. 283. p.

⁴⁸ Melega, 2012. 46. p.

össze, s megindult küzdelem a vasútvonal szombathelyi végpontjáért.⁴⁹

Ebben a helyzetben Sárvár megpróbálta megragadni a váratlanul ölébe hulló lehetőséget. Sárváron a Városháza nagytermében 1889. február 17-én értekezletet tartottak Ajkay Gyula (1844–1913) főszolgabíró elnökletével.⁵⁰ Az itt született határozat alapján a sárvári küldöttség 1889. február 18-án felkereste Radó Kálmánt (1844–1899), aki nemcsak a vármegye főispánja volt, hanem a pozsony-szombathelyi vasút végrehajtó-bizottságának elnöki tisztét is betöltötte. Főispánként az egyik alkotása e vasútvonal kiépítése volt. Nyilván megfelelő személyiségnek mutatkozott a sárváriak számára, mert több szállal kötődött a nagyközséghez és vidékéhez. Példaként említhető, hogy Radó Kálmán 1876-tól a sárvári járás főszolgabírói tisztét töltötte be, kettő alkalommal (1868, 1872) választották a sárvári választókerület országgyűlési képviselőjének.⁵¹ Radó Kálmán főispán szavai valószínűleg nem nyugtatták meg a sárvári küldöttséget: „Röviden elmondá a tervelt vasut történetét és határozottan kijelenté, hogy mióta a közpályán működik, soha nem helyezte előtérben a saját önérdékét, de megvallja nyíltan és őszintén, hogy ez esetben egyik fő törekvése az volt, hogy Répcze-Lak okvetlen a vasutvonal mellé essék. Az is határozott akarat volt, hogy a pozsonyi vasut a vármegye

székhelyén menjen be a m. nyugati vasutba, de hát ezen tervet a magas miniszterium nem fogadja el. Hogy már most Sárvár vagy Pór-Porpác legyen-e a végpont, az az illető érdekeltek áldozatkészségétől is függ.”⁵²

Mit érthetett Radó Kálmán az önérdék alatt? A főispán Répcelakon 1700 hold összterületű uradalmat birtokolt, benne a simmenthali fajta szarvasmarha-tenyészetével. Nyilván a pozsonyi marhavásár vasúti elérésével új piacokat talált volna a jó gazdasági érzékkel rendelkező főispán uradalma számára. Önmagában ez még nem veszélyeztette volna Sárvár vasúthoz jutási lehetőségét, ugyanis a sárvári uradalom, amelynek intézője is küldöttség tagja volt, tehenészetével szintén érdekelt lehetett a pozsonyi állatvásáron.⁵³ Az inkább befolyásolta a történéseket, hogy a megyeszékhely – nyilván Radó Kálmán személyétől függetlenül – vasútfejlesztés területén mindig számíthatott a vármegyére érdekeik egybeesése miatt. A megyeszékhely érdekében léptek fel olyan személyek is, mint Széll Kálmán és Horváth Boldizsár is.⁵⁴

A sárvári csatlakozást nem támogatta a pozsony-szombathelyi vasút végrehajtó-bizottsága sem. A bizottság 1889. szeptember 18-án Pozsonyban tartott ülésén Varasdy Károly (1846–1897) szombathelyi országgyűlési képviselő indítványára Szombathelyt jelölte meg végpontnak. Ennek meghírusulása esetében Porpác mellett döntöttek Sárvár ellenében. Varasdy egyik

⁴⁹ Vasúti mozgalom. = VL, 1889. febr. 10. 3. p.; Melega, 2012. 46. p.

⁵⁰ Sárvárról írják nekünk. = VL, 1889. márc. 3. 3. p. A sárvári küldöttség tagjai voltak: Köberl János esperes-plébános, Nagy Péter kir. jegyző, Strauch Béni, a sárvári uradalom intézője, Gayer Antal, Barabás György, dr. Strelinger Hermán, Ritter Lajos, Schnabel Gusztáv, Pum József városbíró stb.

⁵¹ Szentmártoni Radó Kálmán. 1844–1899. = Vasvármegye (továbbiakban: Vvm.), 1899. júl. 6. 2. p.

⁵² Sárvárról írják nekünk. = VL, 1889. márc. 3. 3. p.

⁵³ A répcelaki és sárvári uradalomra vonatkozó adatok: Németh József - Reiszig Ede - Vende Aladár: Vasvármegye mezőgazdasága. In: Vasvármegye. Balogh Gyula et al. Szerk. Borovszky Samu, Sziklay János. Bp., 1898. (továbbiakban: Balogh, 1898.) 423., 425. p. (Magyarország vármegyéi és városai; 3.)

⁵⁴ Melega, 2012. 45. p.

indoka szombathelyi végpont mellett az volt, hogy a sárvári vonalvezetés a vármegye egy-két járásának forgalmát tudná közvetíteni, a megye nyugati járásainak termékei, állatállománya viszont egy sárvári csatlakozás esetében a szombathely-pinkafői vasút útján a Déli Vasút által Bécs felé irányulna. Az illetékes minisztériumnak azonban aggályai voltak a Déli Vasúttal kapcsolatban, és a szombathelyi becsatlakozást nem fogadták el. A Varasdy Károly által elmondottakhoz hozzá kell tenni, hogy a Déli Vasút és a MÁV versenytársak voltak eltérő szállítási érdekekkel. A MÁV vonalai a magyar tengeri kikötőbe, Fiuméba irányultak, addig a Déli Vasút az ausztriai Trieszt kikötőjébe szállított, többek között hazánk területéről.⁵⁵ Sárvár nagyközség tehát nem az egyenlő felek küzdelmébe kapcsolódott be a vasúti csomópontért folyó harca során.

Sárváron 1889. február 20-án újabb, nagy érdeklődéssel kísért értekezlet tartottak a településtől északra fekvő községek részvételével. A résztvevők egyhangúan nyilatkoztak, hogy a tervezett vasút végpontja Sárvár legyen. „Emlékirat”-ot olvastak fel, majd végrehajtó-bizottságot választottak. Elhatározták, hogy küldöttség menjen Baross Gábor (1848–1892) miniszterhez, ahogy a gyűlésen nevezték a Pozsony–Répcelak–Sárvár vasútvonal érdekében. A küldöttséget 1889. február 23-án fogadta Baross Gábor. Átnyújtották a miniszternek az „*emlékirattal felszerelt folyamodványt*”, aki megígérte, hogy tanulmány tárgyává teszi. A közlekedési miniszter elmondta a küldöttségnek, hogy kezdetben Sárvárt jelölte vég-

pontnak.⁵⁶ Ennél többet nem értek el. Természetesen Szombathely is megvette a maga lépéseit. A város szintén megkereste Radó Kálmánt, hogy az ügy érdekében a kormánynál vesse latba befolyását. A szombathelyi küldöttséget sárvári delegáció után egy nappal szintén fogadta Baross Gábor, aki nem ellenezte a porpáci becsatlakozást, de előtte szakértőkkel kívánta megvizsgáltatni. Megígérte, hogy minden tőle telhetőt megtesz, hogy Szombathely érdekei ne csorbuljanak.⁵⁷ A részvények jegyzése 1889 márciusában Szombathelyen és Sárváron egyaránt folyt közel megegyező eredménnyel.⁵⁸ Az év végén még mindig függőben volt a vasúti végpont Porpác és Sárvár viszonylatában,⁵⁹ ezért a nagyközségben változatlanul élénk érdeklődés vette körül a vasutat. 1889 végéig Sárvár nagyközség 10.000 forint, a Sárvári Első Takarékpénztár 15.000 forint, a Sárvár Vidéki Takarékpénztár 5000 forint összegű részvényt jegyzett. Kőberl János esperes-plébános elnöklete alatt még 1889. december 31-én is ülést tartott a pozsony-sárvári vasút végrehajtó-bizottsága nagyszámú helybeli és vidéki résztvevővel. Az esperes-plébános felolvasta Lajos bajor királyi herceg (1845–1921) udvarnagjának Münchenből érkezett levelét, amelyben jelzésre került, hogy a herceg részéről csak akkor történik meg 20.000 forint értékű részvény jegyzése, ha a vasút beágazása Sárvárnál lesz. Magánszemélyek még 1890. január 1-jén is 3000 forint

⁵⁵ Pozsony-szombathelyi vasút. = VL, 1889. szept. 29. 1. p.; Kubinszky Mihály: Volt egyszer egy Déli Vasút. = Magyar Szemle, 2001. 7-8. sz. 185-190. p.

⁵⁶ Sárvárról írják nekünk. = VL, 1889. márc. 3. 3. p.

⁵⁷ Mélega, 2012. 46. p.; Helyi érdekek. A pozsony-szombathelyi vasút. = VL, 1889. febr. 28. 1., 3. p.

⁵⁸ Pozsony-Szombathely. = VL, 1889. márc. 10. 1. p.

⁵⁹ Vasút-ügy. = VL, 1889 dec. 12. 1. p.

értékben jegyezték részvényeket Kőberl Jánosnál (1842–1916).⁶⁰

Az ügy végére az 1890. június 24-én szentesített pozsony–szombathelyi helyi érdekű vasút engedélyezéséről szóló 1890. évi XXXIII. törvénycikk 1.§-a tett pontot. Az idézett jogszabályi szakasz értelmében a Pozsonyból kiinduló vasút Porpácnál csatlakozott az államvasutak kiscell–szombathelyi vonalába.⁶¹ Az új vasútvonal kivitelezésére a Localbahn Actien Gesellschaft cég kapott engedélyt. A 123 km hosszú helyi érdekű gőzmozdonyvasutat 1891. november 9-én adták át forgalomnak oly módon, hogy üzletkezelését a MÁV látta el. Az ukkcsáktornyai, a boba–jánosháza–sümegei, a sümeg–tapolcai, a kisfalud–szentiváni és a pozsony–szombathelyi helyi érdekű vasutak 1891-ben egyesültek a Dunántúli Helyi érdekű Vasút Részvénytársaságba. A társaság igazgatóságának az első teljes névsora 1893-ból maradt fenn, ekkor Radó Kálmán, Vas vármegye főispánja töltötte be az alelnöki tiszteletet.⁶²

Ha mérlegre tesszük a történeteket, megállapítható, hogy Sárvár kevés eséllyel indult a vonalvezetési elképzelés változásával ölébe hulló lehetőség elérésére. Nem egyenlő félként versenyzett a nagyobb gazdasági erővel, kapcsolati tőkével, és a vármegye támogatását maga

mögött tudó Szombathely ellenében. Nem befolyásolhatta az országos szintű döntéshozatalt, erre még a megyeszékhely sem volt képes. Sárvár élt a rendelkezésére álló eszközökkel, s ezeket felhasználva igyekezett eredményt elérni. A vasúti csomópontért folytatott küzdelmet elveszítette, és a hazai ipari forradalom hajnalán szembenézett annak gazdasági következményeivel.

A VASÚT HATÁSA SÁRVÁRRA

A sárvári lakosság számára 1871-től a vasút egyik első tapasztalható hatása a távolságok időbeli lerövidülése lehetett. Fényes Elek (1807–1876) két évtizeddel korábbi, 1851-ből származó adata szerint Sárvár és Szombathely között 3,5 óra volt a távolság. E napjainkban meglepő haladási sebesség okára a Vas megye Gazdasági Egyesülete által 1867-ben megfogalmazott gondolatok adnak magyarázatot: „... most csiga lassúságu előfogatokon elmelkedünk a Czell, Pápa, s Győr közti országot unalmasságain...”. A vasút 1871-ben történt átadásával a korábbi közlekedési lehetőségekhez viszonyítva például a Sárvár és Szombathely közötti távolság időben harmadára csökkent, majd a vasút technikai fejlődésével ez tovább apadt.

Év/ Adatok	Indulás Szombathelyről (óra)	Érkezés Sárvárra (óra)	Menetidő (óra, perc)
1871	Vegyesvonat: 8.30	9.40	1 óra 10 perc
	Személyvonat: 17.37	18.31	54 perc
1889	22.55	23.30	35 perc

1. sz. táblázat

Sárvár – Szombathely távolság vasúton
(Kövér, 1995a. 107.p.; Magyar Nyugati Vasút.
Vasúti menetrend. = VL, 1889. jún. 9. 7. p.)

Az új közlekedési eszköznek lett egy másik hatása is. Vas megye Gazdasági Egyesülete 1867-ben az akkor még terv-

⁶⁰ A Pozsony–sárvári, illetve a Pozsony–szombathelyi vasút ... = VL, 1890. jan. 5. 3. p.

⁶¹ Magyar törvénytár. 1889–1891. évi törvény-czikkek. Szerk. Márkus Dezső. Bp., 1897. 380. p.

⁶² Tisza István: A magyar állami, magán- és helyi érdekű vasúttársaságok fejlődése 1876–1900 között. In: Magyar vasúttörténet. 2. köt. 1876-tól a századfordulóig. Politikai, társadalomgazdasági és vasútépítési tanulmányok. Főszerk. Kovács László. Bp., 1996. 86. p.; Farkas Tamás: A zalaegerszegi vasút jelentősége működésének első évtizedeiben, 1890–1914. In: Emlékkötet Mindszenty József tiszteletére. Muzeológiai tanulmányok Zala megyéről. Szerk. Orha Zoltán, Simmer Lívia. Zalaegerszeg, 2013. 149., 153. p. (Zalai Múzeum; 21.)

be vett vasúttal kapcsolatban remélte: „... a mozdony gyorsan röpitene bennünket azon vidék felé, merre eddig, közlekedési eszközeink hiányos volta miatt, nem igen gravitáltunk ...”. A Magyar Nyugati Vasúttal nemcsak a végpontok (Graz, Győr Székesfehérvár) és a vonal mentén fekvő települések váltak elérhetővé, hanem a csatlakozások révén olyan városok, mint az Osztrák-Magyar Monarchia két központja: Budapest és Bécs; Ausztriában Bécsújhely és a Lajta menti Bruck, hazánkban Sopron és Nagykanizsa. A sárvári és környékbeli emberek számára az idő beszűkült, a tér pedig kitágult a vasúti személyszállítás igénybevételével.⁶³

Az újdonságok közé tartozott a postai küldemények vasúti szállítása. A Magyar Nyugati Vasút 1871–1874 között 9 db féknélküli postakocsit szerzett be a grazi Weitzer-gyártól. A vasúti mozgóposta miatt sárvári postahivatal 1872-ben már napi négyszer indított járatot az 1 km-re eső vasútállomásra. A postakocsi a vonat érkezése előtt 20 perccel indult a vasúthoz. Ez 1876-ban napi kétszeri kocsi- és kétszeri gyalogjáratra módosult.⁶⁴

A vasúthoz kapcsolódott egy városon belül működő közlekedési infrastruktúra is. A vasútról leszálló utasokat magánvállalkozók által működtetett társas kocsik szállították a vasútállomás – Krausz-féle kávéház – Korona vendéglő (Nádasdy-vár keleti oldala) – Herpenyő

⁶³ A személyszállítással kapcsolatos adatokat, idézeteket a következő forrásokból vettem át: Naszádos, 2000. 311. p.; Kövér, 1995a. 102–110. p.; Vas megye gazdasági-egylete. = VL, 1867. nov. 12. 2. p.

⁶⁴ A mozgópostára: Gróf László: Sárvár postatörténete. Szombathely–Sárvár, 1994. (továbbiakban: Gróf, 1994.) 28., 88. p.; Fehér Tamás – Jászfői János – Mándli László: A nyugat-dunántúli vasúti járműjavítás 125 éve. A MÁV (korábban Magyar Nyugati Vasút) szombathelyi műhelyének 125 éves története, 1872–1997. Szombathely, 1997. 42. p.

csárda (Hegyközség) útvonalon. A rendelkezésre álló társas kocsik száma azonban nem mindig felelt meg az irántuk megmutató keresletnek.⁶⁵

A sárvári vasútállomáshoz kapcsolódott egy a célnak megfelelni nem képes közúti infrastruktúra. A község által fenntartott utak közül 1871 után a legfontosabb a vasútállomásra vezető lett, amely szilárd útburkolat hiányában és a nagy forgalom miatt folyamatos karbantartást igényelt. A javítást a nagyközség vöröskavicsozással oldotta meg.⁶⁶ A probléma megoldására a 1897-ben tervbe vették a Vasút utca lekövezését,⁶⁷ 1910-ben pedig útburkoló bazalttal kívánták lefedni.⁶⁸ A sárvári utak a nagy forgalom miatt ősszel és tavasszal felázva járhatatlanokká váltak.⁶⁹

A következő terület, ahol a vasút kifejtette a hatását az a gazdaság volt. Sárvár dualizmus kori történetében a városi jelleg kialakulását segítő gazdasági fejlődést célszerű két szakaszra bontani: 1867–1890 között az iparosodás előtti, és 1890–1914 között az iparosodó Sárvár gazdasági életére.⁷⁰

A sárvári vasútállomás forgalmáról 1895. évről maradtak fenn adatok,⁷¹ amelyek az iparosodás küszöbén álló település és a vasút kapcsolatáról nyújtanak képet.

⁶⁵ A települési személyszállításra: Sárvárról. = VL, 1892. febr. 25. 4. p.; Bajontai Imre: Sárvár és a vasút (1.) = Sárvári Hírlap, 1996. márc. 8. (továbbiakban: Bajontai, 1996.) 9. p.

⁶⁶ MNL VaML Sárvár nagyközség iratai. Képviselő-testületi jegyzőkönyvek (továbbiakban: Sárvár kt. jkv, 1884. február 9.

⁶⁷ MNL VaML Sárvár kt. jkv. 1897. május 8.

⁶⁸ MNL VaML Sárvár kt. jkv. 1910. január 27.

⁶⁹ MNL VaML Sárvár kt. jkv. 1906. április 11.

⁷⁰ Nagy, 1999. 19. p.

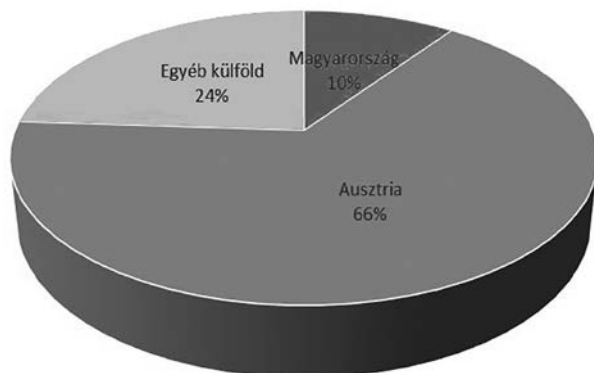
⁷¹ A vasútállomás forgalmára vonatkozó adatokat a következő forrásból idéztem: Edvi Illés Sándor: A Magyar Királyi Államvasutak és az üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. Kereskedelmi monográfia. 2. köt. Bp., 1896. (továbbiakban: Edvi Illés, 1896.) 424., 429., 433. p.

A sárvári állomás üzletköréhez 21 település tartozott, és jól karbantartott utak vezettek hozzá. A legtávolabbi Gyertyános (ma Bejczygyertyános) 14,6 km-re feküdt a vasútállomástól. A környéken hat nagyobb uradalom birtokai terültek el. A legnagyobb, Habsburg-Estei Mária Terézia Dorottya (1849–1919) királyi hercegnő Sárvár központú, 10.004 hold területű birtoka nyolc település határában foglalt helyet. Nagyságát tekintve Nagy Sándor nagy- és kissitkei uradalma követte (4240 hold). Gróf Batthyány Lajos ikervári és sótonyi uradalma 3231 holdat, Káldy Gyuláné káldi uradalma 1448 holdat ölelt fel. Az alsópatyi Patzenhofer és Rottermann uradalom (1303 hold) és Batthyány Ödön (1827–1914) herceg miskei uradalma (1122 hold) voltak a legkisebb méretűek.

A vasútra feladott tömegárúk között 1895-ben meghatározóvá vált az év folyamán termelését megkezdő cukorgyár által előállított 100.000 mázsa cukor, valamint a mellékterméknek tekinthető 300.000 mázsa répaszelet, 50.000 mázsa mésziszap és 10.000 mázsa szörpalj és osmosevíz. A cukorgyártáshoz köthető, kizárólag hazai helyszínre szállított fő- és melléktermékek 460.000 mázsát tettek ki. Ehhez képest eltörpül a többi mezőgazdasági termék (gabonafélék, cukorrépa, bab, szalma, répamag) 136.700 mázsával. A sárvári uradalom által előállított friss teavaj mindössze 80 mázsával szerepelt a feladott árúk között, s kizárólag az osztrák piacra, Hennersdorfba került. A Sárvár határában termelt burkolatkövet (6000 mázsa terméskő) elsősorban Szombathelyre szállították. Az vasúton elszállított 2130 db állat közel fele szarvasmarha volt (51,6%, 1100 db), a többi sertés (47,0%, 1000 db) és ló (1,4%, 30 db). Az állatokat – a lovak kivételével – nem magyarországi célál-

lomásokra szállították, hanem 80,0%-át (700 szarvasmarha, 1000 sertés) Ausztriába, 20%-át egyéb külföldi rendeltetési helyre (400 szarvasmarha) vitték.

Külön ki kell térni a fenti termékek közül a gabonára. Az 1870-es években Vas megye gabonájának a szomszédos osztrák tartományokba való szállítása a vasutak segítségével könnyebbé vált.⁷² Sárvár pedig a vidék gabonapiaca volt, ahonnan más Vas vármegyei gabonapiacokhoz hasonlóan Alsó- és Felső-Ausztriába, Stájerországba, Svájcba, Németországba közvetítették a gabonát.⁷³ Az 1895-ben a sárvári állomásról elszállított termények közül a cukorrépa (70.000 mázsa) nem számítva a gabonafélék szerepeltek legnagyobb mennyiségben. A jelzett évben 18.700 mázsa búzát és rozst, valamint 38.000 mázsa árpát adtak fel a vasútra, és kétharmaduk Ausztriában talált vevőre.



1. sz. diagram
**A sárvári vasútállomáson
 1895-ben feladott gabonafélék aránya
 rendeltetési hely szerint**
 (Edvi Illés, 1896. 433. p.)

⁷² Horváth Ferenc: Vas megye közgazdasági viszonyai a dualizmus korában, 1860–1918. 1. rész. = VSZ, 1980. 1. sz. 79., 81. p.

⁷³ Deutsch Tivadar – Kormos Pál – Szabó Endre: Az ipar, kereskedelem és hitelügy Vasvármegyében. In: Balogh, 1898. 467. p.; Edvi Illés, 1896. 433. p.

A Pozsony–Szombathely vonal porpáci csatlakozásával számtalan hátrány érte Sárvárt a személy- és a teherforgalom területén. A nagyközség a vidék természetes központja kívánt lenni. A számára kedvezőtlen csatlakozás miatt csökkent a vonzaskörzete, ugyanis elveszítette a korábban gazdaságilag vonzaskörzetéhez tartozó Sárvár-Felsővidék falvait. További veszteséget jelentett, hogy a kiscell–parndorfi vasút megépülése (1897) után elesett az ostffyasszonyfai és a jánosházi teherfogalomtól. Ostffyasszonyfa vidéke például 1897 után Sárvár helyett a kenyeri állomásra szállította gabonáját.⁷⁴

Történelmietlen kérdés lenne felvetni, milyen következményekkel járt volna, ha Sárvár vasúti csomóponttá válása sikerül 1891-ben. Az viszont lemérhető, hogy milyen hatást fejtett ki a helyi gazdaság fejlődésére az 1871-től rendelkezésre álló vasútvonal, amelyet a következő példák mutatnak be.

A Vas megyében tervezett cukorgyár Sárváron valósult meg. Az 1893. október 30-án Galba Lajos elnökletével tartott értekezleten gróf Batthyány Lajos felvetésére dőlt el a helyszín a megyeszékhely ellenében. A Deutsch Ignác és Fiai cég és a Vas megyei érdekeltség között Budapesten, 1893. november 5-én folytatott tárgyaláson az alapító cég az egyik előfeltételként a szombathely–rumi helyi érdekű vasút kiépítését szabta meg oly módon, hogy annak forgalomba-hozatala az 1895. évi répszállítási idény kezdete előtt már megtörténjen. A vasút gyorsabb építése érdekében az alapító cég kötelezte magát

arra, hogy 10.000 forint értékben jegyezze a szombathely–rumi vasút törzsrészeiből. A Vas megyei érdekeltség pedig ígéretet tett arra, hogy Kereskedelmi Minisztériumnál lépéseket tesz arra, hogy Vas megyei cukorgyár az államvasutak vonalán a hatvani gyárral azonos viteldíjakat élvezzen. Emellett maga a gyár 1894–1895 közötti felépítése során 4440,2 m hosszú iparvágányt fektettek le.⁷⁵ Miért volt olyan fontos a vasút, hogy egy cukorgyár-alapítás infrastruktúrális feltételét képezte?

A gyár működésének kezdetei rávilágítanak a vasúti szállítás fontosságára. A sárvári gyár 1895. szeptember 1-vel kezdte meg működését. Az első évben 346.000 mázsa cukorrépat dolgozott fel. A vasútállomásra egyébként 650.000 mázsa cukorrépat szállítottak. A cukorrépa a pápa–szombathelyi, a boba–csáktornyai, a szombathely–pinkafői és a szombathely–rumi vasútvonalak állomásairól érkezett. A mézskövet Sümegről, a szenet pedig Dombrauból (ma: Doubrava, Csehország) hozták. Az alapanyag beszállítása mellett a termékek elszállítása is vasúton történt. A gyár 9500 mázsa nyerscukrot szállított Fiuméba. Az istállózó állattenyésztésben felhasznált répaszeletet a termelőhelyekre, a környékre mézszapot, cukorszörpöt Győrbe szállították szintén vasúton.⁷⁶ A sárvári cukorgyár nemcsak belföldi fogyasztásra termelt, hanem termékét exportálta. A sárvári gyár működése kezdetén Olaszországba szállított, majd 1902–1903-ban már Indiába, Japánba és Angliába vitte ki a cukrot. Az 1. világháború kezdetéig

⁷⁴ Vármelléki: Levél a szerkesztőséghez, a vas megyei vasútépítési tervekről, sárvári vonatkozásban. = Sárvár Vidéki és Kemenesaljai Hírlap (továbbiakban: SVKH), 1899. jan. 29. 1. p.; Sárvár Hírlap (továbbiakban: SH), 1904. máj. 15. 3. p.

⁷⁵ Naszádos István: A sárvári cukorgyár története, 1895–1970. Sárvár, 1970. (továbbiakban: Naszádos, 1970.) 9–12. p.; Naszádos, 2000. 308. p.

⁷⁶ Edvi Illés, 1896. 429., 433. p.; Naszádos, 2000. 308. p.

ezekbe az országokba exportált.⁷⁷ A kor viszonyai között nemcsak a hazai szállítás, de az exporttevékenység vasút nélkül elképzelhetetlen volt.

Az 1897 fordulópontnak számított Sárváron. Az ikervári vízierőműnek köszönhetően 1897. január 31-én kezdetét vette a villanyvilágítás. Ezzel párhuzamosan az új technikai vívmány 1897 elején életre hívta a vasútállomás közelébe az Ella Elektromos Műmalmot. A műmalom termékeit nemcsak a cég főraktáraiban (Sárváron Gayer Pál, Vármelléken Krausz József kereskedése) lehetett megvásárolni, hanem vidéki liszt- és fűszerkereskedésekben. A búzalisztet Ausztriába és Csehországba exportálta műmalom, sőt az udvarba is szállított.⁷⁸ Nem áll messze a valóságtól, ha az export mögött a vasúti szállítást sejtí az utókor. A műmalom közvetlen szomszédsága a vasúttal pedig önmagáért beszélt.

Az Ella Elektromos Műmalom 1904-ben beszüntette tevékenységét, s helyét átadta a Magyar Chardonnet Rt. tulajdonában 1905-től működő selyemgyárnak. Működéséhez minden adva volt Sárváron: megvették a szükséges ingatlanokat, az elektromos energia Ikervárról érkezett, a vizet a Rábából nyerték, a szennyvizét a közeli Szaput-patakba engedhették. Nem utolsósorban a pályaudvar közvetlen közelében épült az iparvágánnyal rendelkező gyár, és a vasút lehetővé tette számára a nyersanyag szállítását és a termékek értékesítést. A nyersanyagról szólva a Chardonnet-féle eljárásnál a

pamutot salétromsav és kénsav elegyével alakították cellulóz-nitráttá. Helyben ezek az alapanyagok nem állhattak rendelkezésre. A műselyemgyár vasúti áruszállításban elfoglalt helyéről kései, korszakunkon túlmutató adatok maradtak fenn. Eszerint 1924-ben összesen 4559 kocsirakomány volt a sárvári vasútállomás forgalma, aminek 26,2%-át (1194 kocsirakomány) az egyéb áruk, 10,7%-át (489 kocsirakomány) pedig a darabáruk tették ki. E kettő forgalmi tételben jelentékeny hányaddal szerepelt a műselyemgyár.⁷⁹

A nagyközségben 1905-ben létesült a Krausz József (1860–1937) által alapított Sárvári Első Vajkiviteli Vállalat. Az alapanyag beszállítása a vidékről lovas kocsival valósult meg. A dualizmus idején ez a vállalat igénybe vette a vasutat termékei célba juttatására, amire dr. Nagy Károly visszaemlékezése világít rá. Dr. Nagy Károly 1909–1912 között dolgozott a sárvári postán. Visszaemlékezésében a következő információk olvashatók: „Lajos bajor király uradalmának és Krausz kereskedőnek a sajtgyárai ontották a sajtot, (kb. 3-400 csomag). Sajtűzben tartották az egész helyiséget mindaddig, míg ki nem vitték őket a mozgópostához.” Mozgóposta elsősorban a vasúti szállítást jelentette.⁸⁰

⁷⁹ A selyemgyárra: Károly László: Az első magyarországi műselyemgyár története. Várpalota, 1974. 6-8. p. (A Magyar Vegyészeti Múzeum kiadványai; 10.); Nagy, 1999. 63-64. p.; Szeibert János: Sárvár monográfiája. Szombathely, 1926. (továbbiakban: Szeibert, 1926.) 71. p., MNL VaML Sárvári Műselyemgyár iratai. Műszaki rajzok, 1904–1940. Térképek: Helyszínrajz Sárvár állomással szemben tervezett selyemgyárban vezetendő iparvágányról. A térkép keltezése: Kis Czell, 1914. június 16. A későbbi térkép címe: Helyszínrajz a sárvári műselyemgyár kiterő vágányról. Keltezés: Sárvár, 1912. november 22.

⁸⁰ Sárvári Első Vajkiviteli Vállalatra: Szibler Gábor: A Krausz-család története és szerepe Sárvár életében. = Honismereti Híradó

⁷⁷ Naszádos, 1970. 35. p.

⁷⁸ Az Ella Elektromos Műmalomra vonatkozó adatokat a következő forrásokból idéztem: Elektromos közvilágítás Sárvárott. = Vvm., 1897. febr. 11. 5. p.; Hirdetmény. = Vvm., 1897. febr. 21. 16. p.; Reklám. = SVKH, 1899. jan. 29. 6. p.; A kereskedelmi miniszter vármegyénkben. = Vvm., 1900. máj. 3. 2. p.

A lakossági fogyasztás, kisipar, kiskereskedelem, mezőgazdaság		Építőipar		Cukorgyártás	
Áru	Mennyiség, behozatalon beüli arány	Áru	Mennyiség, behozatalon beüli arány	Áru	Mennyiség, behozatalon beüli arány
vas, iparcikk, szesz, só, cukor, kőolaj, szövetek, déligyümölcs, szén, pirszén repcepogácsa, műtrágya, répamag	52.850 mázsa 6,7%	tégla	10.000 mázsa (1,3%)	cukorrépa, mészkö, szén	730.000 mázsa 92,0%

2. sz. táblázat

A sárvári vasútállomásra 1895-ben érkező főbb tömegárúk csoportosítása felhasználás szerint⁸¹

(Edvi Illés. 1896. 433. p.)

A mezőgazdaság sem nélkülözhet-e a vasutat. A talajerő pótlására a 19. század végétől használtak műtrágyát. Sávára 1895-ben hazai és ausztriai gyárakból 1100 mázsa műtrágya érkezett.⁸² Lajos bajor királyi herceg uradalmának újmajori gazdaságában vaj – és sajtgyár működött. Sárvárt a 20. század elején az itt készített vajról és sajtról ismerték. Híres terméke volt a Romatour sajt. A hazai forgalmazás mellett kivitelre is szállítottak vaját és sajtot. Az újmajori tejtermékek eljutottak olyan európai városokban, mint Bécs, München, Drezda, Augsburg, Karlsbad, stb. A vaj és a sajt 1901-ben az uradalom által létesített lóvasúttal kerülhetett a vasútállomásra.⁸³

A fent ismertetett tények tükrében érdemes megvizsgálni, hogy milyen hatást fejtett ki a vasúti áruforgalomra a

nagyipar megjelenése. Vas megyének kétségtelenül a Szombathely vált a vasúti központjává. Az állomás nagyságának tekintetében a kiscelli vasútállomás követte. A 19. század végén a leadott és feladott árúk tekintetében Szombathelyt viszont nem a vasúti csomópont Kiscell követte, hanem a sárvári vasútállomás.⁸⁴

A Sárvárra érkező árúk közül a só (Máramarossziget), a cukor (Szerencs, Vulkapordány), a téglák (Devecser) és a mészkö (Sümege) érkezett kizárólag hazánk területéről. A kőolaj Fiuméből érkezett. A vas (Graz), az iparcikkek (Bécs), szövetek (Brünn), déligyümölcs (Trieszt) az Osztrák Császárság országainak állomásairól érkezett. A többi tömegárú vegyesen származott hazánkból, a Monarchia osztrák területeiről, valamint külföldről (szesz, repcepogácsa, műtrágya, szén, répamag). A pirszén kizárólag Porosz-Sziléziából, tehát az Osztrák-Magyar Monarchia határain kívülről kerül behozatalra. A fogyasztási cikkek mennyisége nem jelentős a sárvári állomás forgalmában, ahogy a Sárváron és vidékén működő gazdaság igényei sem. A sárvári vasúti fogalomra rányomta a bélyegét az 1895-ben még az egyetlen nagyipari üzemként működő cukorgyár nyersanyagigénye. Ezen megállapítás súlyát tovább fokozza az a tény, hogy a cukor-

(továbbiakban: HH), 2004. 2. sz. 20. p.; Gróf, 1994. 88-91., 156. p.

⁸¹ Edvi Illés, 1896. 433. p. Az Edvi Illés Sándor sárvári adatai között szereplő 80.000 mázsa szenet két egyenlő részre osztottam a lakosság és a helyi kisgazdaság, valamint a cukorgyár között.

⁸² Edvi Illés. 1896. 433. p.

⁸³ Új-Major. = SH, 1902. júl. 13. 2-3. p.; A sárvári uradalom leírása. Sárvár, Stranz János Ny., 1907. (továbbiakban: A sárvári uradalom..., 1907.) 19. p.

⁸⁴ Sziklay János - Zoltán György: A közlekedésügy Vasvármegyében. In: Balogh, 1898. 443. p.

gyár építése során 2.006.609 db téglát vásároltak a devecseri téglagyártól.⁸⁵ Felvetődik, hogy az 1895. évi forgalmi adatok között szereplő, Devecserből érkező 10.000 mázsa téglá jelentős hányadát is az üzem építésére rendelték.

Elsősorban a gyáriparnak köszönhetően Sárvár lakossága a 20. század elején erőteljes növekedésnek indult. A dunántúli városok 1870 és 1920 közötti népességszámát vizsgálva, az egykori mezőváros a nevezett időszakban 116,7%-os népesség-növekedésével a 12. legnagyobb lélekszám-gyarapodást könyvelhette el. E téren Vas megyében mindössze Szombathely (5. hely, 226,8%) és Celldömölk (8. hely, 150,1%) előzte meg.⁸⁶ A nagyközség népességnövekedése három forrásból származott: a természetes szaporodásból, a szomszédos községek egyesítéséből (1902: Tizenháromváros, Vármellék, 1912: Péntekfalú, Sár) és a településre történő beköltözésből. Az iparosodás (1890) előtt Sárvár vándorlási egyenlege negatív volt, mivel a helyi gazdaság nem tudott elegendő munkát biztosítani növekvő lélekszámú lakosság számára. E kedvezőtlen folyamat 1890 után megfordult. Példaként említhető, hogy 1901–1910 között Sárvárra 909 fő, Péntekfaluba 38 fő, Sárra 24 fő költözött be. A környező községek közül zajló beköltözési folyamat elindítója kétségtávolan – az 1871-ben megnyíló vasútnak is köszönhetően – az 1895-től teret nyerő gyáripár volt. A lakosság számának emelkedése kedvező hatást gyakorolt a természetes szaporodásra, vala-

mint hozzájárult a kisipar és a kiskereskedelem fellendüléséhez.⁸⁷

SÁRVÁR VASÚTI CSOMÓPONTTÁ VÁLÁSA (1913)

A pozsony-szombathelyi vasút porpácsi csatlakozása (1891) után három és fél évtizeddel (1926) Szeibert János (1903–1983), Sárvár monográfiája című művében a következőképpen értékelte a nagyközségre hátrányos eseményt: „Sárvár számára kedvezőtlen volt a csornai vonalnak Porpác felé terelése, amely tekintélyes forgalomtól fosztotta meg. ... Sárvár a későbbi fejlődés folyamán mindjobban fogja érezni ... hátrányait.”⁸⁸ Sárvárnak tehát új vasútvonalra volt szüksége, ha megakartta őrizni piaci forgalmát és központi szerepkörét.

A nagyközségben 1890 után több vasútvonal megépítésének gondolata született meg. A rum-sárvár-büki vasút tervét a vármegye nem támogatta, viszont a németlövő-sárvár-büki vasút megépítésére 1896-ban már 34.000 forintot szavazott meg. Hegyfalun keresztül akarták megépíteni, mert itt összpontosult a cukorrépa-termelés. A századvég gazdasági és pénzügyi depressziója miatt azonban a munkálatok 1899-ben elakadtak.⁸⁹

Egy évtized elmúltával, mint Sopron-Vas-Zalai HÉV néven éledt újra a gondolat. Sárvár nagyközség képviselő-testülete gróf Batthyány Lajos valószínű belső és titkos tanácsos, ikervári földbirtokos előadásának hatására Kálddal és Csepreggel együtt a Kereskedelmi Minisztériumhoz fordult a vasútvonal engedélyeztetése tárgyában. A kiépítendő vasút nyomvo-

⁸⁵ Naszádos, 2000. 308. p.

⁸⁶ Csapó Tamás: A Dunántúl népességének változása 1870–1920 között. In: A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza. A Budapesten és Pécsen 2002. november 25–26-án megtartott tudományos konferencia előadásai. Szerk. Frisnyák Sándor, Tóth József. Pécs-Nyíregyháza, 2003. (továbbiakban: Csapó, 2003.) 268. p.

⁸⁷ Nagy, 1999. 10–16., 68. p.

⁸⁸ Szeibert, 1926. 71. p.

⁸⁹ Kövér István: 42. sz. A Zalabér-Sárvár-Bük-Kőszegi HÉV. In: Százéves, 1995. (továbbiakban: Kövér, 1995b.) 546–547. p.

naláról 1908. december 23-án döntöttek a sárvári képviselő-testület ülésén. A kereskedelmi miniszter 97753-III.908. sz. rendelete szerint a tervezett vasút Türről indult volna, és a Sárvártól délre fekvő községeket érintve, majd a nagyközségeken áthaladva az attól északra fekvő községek érintésével Hegyfalug vezeték volna. Hegyfalutól Bük, ill. Csepreg és Locsmánd érintésével haladt volna a vasút, és Felsőpulyánál tervezték a végét a sopron-kőszegi vonalba való becsatlakozással. Az idézett rendelet megadta a vonalra az előmunkálat engedélyét. Az engedélyesek végrehajtó-bizottsága 1909. január 13-án Szombathelyen jött létre. Elnökévé Herbst Gézát, Vas vármegye alispánját, tagjaivá Batthyány Lajost és Hajas Antalt, Sopron vármegye alispánját választották. Az 1909. február 4-én Sárváron tartott értekezleten mutatta be a vasutat építő mérnök, Fábíán Lajos a nyomvonalat bemutató térképet.⁹⁰

A sárvári képviselő-testület 1909. augusztus 10-én tartott értekezletén részt vett Sárvár díszpolgára és pártfőgője gróf Batthyány Lajos, aki javasolta 100.000 korona megszavazását a Türről-Sárvár-Csepreg helyi érdekű vasút megépítésére. Elismerte, hogy a javasolt kötelezettségvállalás nagy összeg Sárvár háztartására nézve. Miért javasolta Batthyány Lajos ennek tudatában a képviselő-testületnek a hozzájárulás megszavazását? A gróf szerint „... ha valamely községnek, úgy Sárvárnak felette nagy szüksége van az új vasútra. Ez a vasút szerinte Sárvárnak készül, mert csak így lehet pótolni azt a mulasztást ami Sárvárt illetőleg a porpácsi vonal kiépítésével előállt s csak így lehet némileg is elhárítani azt

az erkölcsi és anyagi kárt, amit a porpácsi vonal elvezetése Sárvárnak okozott, ha ez az új vonal Sárvárra bejön.”⁹¹ Szavai hatottak, ugyanis a Képviselő-testület 1909. augusztus 10-én tartott ülésén 100.000 koronát szavazott meg a vasút építési költségeire, amit törlesztéses kölcsönnel kívánt fedezni községi pótdadó útján.⁹² Természetesen nemcsak a nagyközség, hanem a vonal mentén fekvő településeken is folyt a hozzájárulások megszavazása. A kereskedelmi miniszter pedig elrendelte a közigazgatási bejárást, ami Sárváron és vidékén 1909. december 14-15-én történt meg. Feladata a vonal vezetésének megállapítása mellett a hidak, átereszek, állomások helyének kijelölése volt.⁹³

Vas vármegye törvényhatósági bizottsága 1910. február 21-én döntött a tervezett türről-sárvár-felsőpulyai helyi érdekű vasút segélyezéséről. Minden megépített km után 4000 korona segélyt állapított meg, ami a 46 km hosszú Vas megyei szakaszon 184.000 koronát jelentett.⁹⁴

Miért támogatta a vármegye törvényhatósági bizottsága a tervezett vonalat? Az indoklás szerint az új vonal lehetőséget adott arra, hogy a Kemenes-hát erdőségeinek fája könnyen szállítható legyen. Sárvár számára is előnyöket jelentett egy létesülő vonal, mert tranzverzális vasútnak tervezték, s így metszené az ukk-csáktornyai, Sárvárnál a budapest-grazi, Hegyfalunál a szombathely-pozsonyi, Büknél a Déli Vasutat, s csatlakozna a kőszeg-soproni vonalhoz. A nagyközség kereskedelmét és gazdaságát előnyösen befolyásolná az elkészülése. A cukorgyár cukorrépa-termelő területekre számíthatott,

⁹⁰ Szibler Gábor: A Zalabér – Sárvár – Répcevis (– Kőszeg) vasútvonal története a kezdetektől a megszűnésig. = HH, 2011. 1-2. sz. (továbbiakban: Szibler, 2011.) 14-17. p.

⁹¹ MNL VaML Sárvár kt. jkv. 1909. augusztus 10.

⁹² Uo.

⁹³ Szibler, 2011. 19. p.

⁹⁴ Kövér, 1995b. 547. p.

s ami a vasút menti települések mezőgazdaságát intenzívvé tenné. A kampányidőben pedig a vasúton utazhatnának a cukorgyárba a dolgozók.⁹⁵

A várható előnyök megmozdították a vasút érdekében az érintett településeket. A nagyközségeken kívül Lajos bajor királyi herceg, aki a sárvári, tacsikándi, pusztalánci és szitamjori gazdaságai révén érdekelt volt a vasútépítésben 100.000 korona, a cukorgyár 100.000 korona, a Sárvári Első Takarékpénztár 15.000 korona összegben jegyeztek részvényt. A törzsrészvények 1910. szeptemberéig 1.670.000 korona értékben keltek el, amelyek 18.7%-át (315.000 korona) sárváriak jegyezték.⁹⁶

A Budapesten 1911. április 27-én tartott engedélyezési tárgyaláson döntött el a vonal tényleges iránya. Eszerint Zalabérről kiindulva Sárváron és Bükön át felsőlászlói beágazással, Kőszeg vasútállomással tervezett vasútról döntöttek. A változásokról a kereskedelmi miniszter 86.758/1.B.1910. sz. rendeletével értesítette az alispánt. Vas vármegye törvényhatósági bizottsága 1911. május 15-én megtárgyalta a miniszteri határozatot, és döntött pénzügyi támogatásáról. A hiányzó tőkét pedig a müncheni Localbahn Actien Gesellschaft biztosította. A végrehajtó-bizottság 1912. június 16-án Szombathelyen tartott értekezletén elhatározta, hogy csatlakozik a Dunántúli HÉV-hez. A Dunántúli HÉV és a Zalabér-Sárvár-Kőszeg vasút egyesülése 1912. október 19-én történt meg. A felek közti szerződés megkötésével a Dunántúli HÉV is átalakult, és elnöke gróf Batthyány Lajos lett. Az egyesülés után néhány nappal kezdetét vette a közigazgatási bejárás,

amely 1912. október 25-26-án érintette Sárvárt, Péntekfalut és Sárt. A tervezési, kisajátítási és építési munkálatokat a Zalabér-Sárvár-Bük-Kőszegi HÉV építési vállalata végezte Fábíán Lajos budapesti mérnök vezetésével, amelyek 2012. október 29-én vették kezdetüket. Sárváron Ruzskay István vezetésével kirendeltsége is létesült.⁹⁷

A sárvári vasútállomás az 1871-ben épített állapotában már nem felelt meg a csomóponti szerepnek, ezért sor került bővítésre. Az állomásépületet kelet felé resti résszel bővítették. A vágányok mellé két-két őrtornyot és váltóállító-tornyot emeltek. Mozdonyszín, fűtőház, víztorony létesült. Sor került 30 m²-es vízmedence és vízálomási kút létesítésre. Ezen túl még pályafenntartási raktár is létesült. A sárvári vasútállomás bővítését a MÁV és Dunántúli HÉV végezte. A vonal vonatátviteli feladatainak ellátására 1913. november 8-án megkezdte szolgáltatását a MÁV által szervezett fűtőház-vezetőség. A vonalat a MÁV szerelte fel és rendezte be.⁹⁸

A „*dunántúli, zalavölgyi és körmen-d-zalalövő-őriszentpéter-muraszombati (Magyar délnyugati) helyiérdekű vasut részvénytársaságok vasutvonalai engedélykiratának egyesítése és a zalalövő-zalae-gerszegi, valamint a zalabér-sárvár-bük-kőszegi helyiérdekű vasutak engedélyezése tárgyában*” megszületett 1913. évi XXXI. törvénycikk kihirdetésére 1913. augusztus 3-án került sor. Az idézett jogszabály 1.§-a szerint a minisztérium felhatalmazásra került, „... hogy a körmen-d-zalalövő-őriszentpéter-muraszombati helyiérdekű vasút Zalalövő állomásából kiágazólag a dunántúli helyiérdekű

⁹⁵ Kövér, 1995b. 548. p.

⁹⁶ Részvények jegyzése. = Sárvári Járási Hírlap (továbbiakban: SJH), 1910. szept. 11. 2. p.

⁹⁷ Szibler, 2011. 25-27. p.; Kövér, 1995b. 549., 551. p.

⁹⁸ Szibler, 2011. 30. p.; Kövér, 1995b. 552-553. p.

vasut Zalaegerszeg állomásáig, továbbá a dunántúli helyiérdekű vasút Zalabér állomásából kiágazólag a m. kir. államvasutak Ostffyasszonyfa és Sárvár állomásai közt beiktatandó Bajti forgalmi kiterőtől a m. kir. államvasutak bajti-sárvári vonalrészének együttes használatba vételével Sárvárig és innen a dunántúli helyiérdekű vasút Hegyfalú és a cs. és kir. szab. délivaspálya társaság Bük állomásán át a sopron-kőszegi helyiérdekű vasut Felsőlászló állomásáig, végre ezen állomástól a sopron-kőszegi helyiérdekű vasut felsőlászló-kőszegi vonalrészének együttes használatba vételével Kőszeg állomásig vezetendő rendes nyomtávu gőzüzemű helyiérdekű vasutakat ... engedélyezhesse.” A törvény 2. §-a felhatalmazta a minisztériumot, hogy „a dunántúli, a körmend-zalalövő-óriszentpéter-muraszombati (Magyar délnyugati) és a zalalövő helyiérdekű vasút részvénytársaságoknak” egy társasággá egyesítésére a szükséges intézkedéseket tegye, és az egyesített részvénytársaság tulajdonában került egyesült vasúthálózat összes vasútvonalaira – beleértve az engedélyezett új vasútvonalakat is – egységes engedélyokiratot állíthasson ki. Érdekességként szeretném megjegyezni, hogy az engedélytartam 1989. évi január hó 1-ig szólt. A kereskedelemügyi miniszter élve idézett jogszabály 4.§-ában foglalt felhatalmazással⁹⁹ 1913. augusztus 8-án – 59.238/1913. sz. rendeletével – kiadta a Dunántúli HÉV egyesített engedélyokiratát.¹⁰⁰

Az új vasútvonal ünnepélyes megnyitójára 1913. november 7-én már érkeztek a vendégek. A szombathelyi Savaria Szállóban ismerkedési estet tartottak. A Dunántúli HÉV volt a házigazda, amelyet Batthyány Lajos, az igaz-

gatóság elnöke képviselt. Megjelentek többek közt a vasútban 18 millió koronát befektető német bankárok képviselői is. A sárvári uradalom tulajdonosát, III. Lajos bajor királyt Leonrod Vilmos képviselte. Jelen volt Békássy István, Vas vármegye főispánja is. Harkányi János kereskedelemügyi minisztert Halászy Sándor miniszteri tanácsos képviselte. Másnap – 1913. november 8-án – Kőszegre utaztak, s innen elindult a műrendőri bejárás különvonata Zalabérig. A vasút átadására Sárváron került sor, ahová 16 órakor megérkeztek a vendégek, akiket zenekar fogadott. Móger István városbíró üdvözlő beszédet tartott. Sárváron megtörtént a várva-várt történelmi pillanat: Halászy Sándor a jegyzőkönyv felvétele után aláírásával átadottnak nyilvánította a vasútvonalat, Sárvár pedig vasúti csomóponttá válhatott. A díszbédre a sárvári Korona Szállóban került sor 17 órakor. A küldöttséget ezt követően Szombathelyen Herbst Géza (1864–1938) alispán és Fábíán Lajos vállalkozó mérnök fogadta.¹⁰¹

A forgalom előtt a vasútvonal 1913. november 9-én nyílt meg, amelynek gazdasági és közlekedési fontosságát jól példázzák a következő esetek. A megnyitás előtt a Sárvár és Bük közötti szakaszon a műtanrendőri bejárás és átadás már 1913. szeptember 27-én megtörtént, hogy a cukorrépa-termőterületekről a termés elszállításra kerüljön.¹⁰² Közvetlenül megnyitás után, 1913 novemberében a kereskedelemügyi miniszter engedélyt adott a sárvári uradalom számára, hogy Rábasömjénél iparvasút csatlakozhasson. E csatlakozásnak az lehetett az oka, hogy

⁹⁹ Az 1913. évi törvénycikkek. Jegyzetekkel ellátta: Gercsák Károly. Bp., 1914. 231. p.

¹⁰⁰ Kóvér, 1995b. 549. p.

¹⁰¹ Kóvér, 1995b. 554. p.; Bajontai, 1996. 9. p.; Szibler, 2011. 38. p.

¹⁰² Kóvér, 1995b. 553. p.

Lajos bajor király uradalmának sömjéni kerülete egyike volt a fő cukorrépa-termelőknek.¹⁰³ A hivatalos menetrendek elemzése pedig rávilágít arra a körülményre, hogy a vonalat a rövidtávú, 15-20 km-es utazás jellemezte, ill. az ilyen távú közlekedést ösztönözte.¹⁰⁴ Az új vonalat 1914 januárjában felvették a nemzetközi egyezményben részes vasutak közé.¹⁰⁵ Sárvár elérte célját, ami Szeibert János megfogalmazásában „a környező vidéken való vezető szerepének biztosítása és e vidék forgalmának lebonyolítása volt”.¹⁰⁶

Az új vasutak tervezése azonban nem állt meg. Nyilván Sárvár csomóponti szerepét erősítette volna, ha megépül a tervbe vett körmend-sárvári vonal, amelynek műszaki és közgazgatási bejárása 1914. április 29-én lezajlott.¹⁰⁷ Ez a vasút már nem valósult meg, ahogyan a Zalabér-Sárvár-Kőszeg vasútvonal gazdasági hatása sem elemezhető a dualizmus korában, ugyanis a vasúthálózat 1914-től már a háború céljait szolgálta. Megrendítő példaként említhető, hogy 1914. november 5-én reggel 140 sebesült érkezett Sárvárra, majd este 10 órakor újra érkezett egy kórházvonat 110 sebesülttel, akik közül 68 főt vasúton, tehát a cukorgyárba vezető iparvágányon azonnal a cukorgyári kórházba szállítottak, 42 súlyos sebesült pedig a városi kórházba került gyógyításra.¹⁰⁸

ÖSSZEGZÉS

Az ismeretek birtokában hogyan vonható meg Sárvár vasúti fejlődése és csomóponttá válásának a mérlege? Sárvár azon települések közé tartozott, amelyek korán (1871) jutottak vasútvonalhoz, ami vonzotta a gazdaság más szereplőit, elsősorban az ipari üzemeket. Ezen települések esetében a vasút hozzájárult a népesség-növekedéshez és a helyi gazdaság fellendüléséhez.¹⁰⁹ Sárvár ezen felül azoknak a településeknek a sorába tartozott, amelyek az országos átlagot meghaladóan képesnek bizonyultak növelni funkcióikat, vonzáskörzetüket.¹¹⁰ Sárvár a viszonylag korai vasúthoz jutásával nem osztozott például Kőszeg sorsába, amelyik 1883-ban kapcsolódott be a vasúthálózatba. A késeinek tekinthető csatlakozás a kereskedelmén még változtatott, de a gazdaság megerősödését már nem eredményezte.¹¹¹ Sárvár a korabeli Magyarországon a kismalföldi ipari régió jelentős iparral rendelkező községei közé tartozott.¹¹² A dualizmus kori területi fejlettségi különbségeket tekintve Sárvár a Kismalföld településeit vizsgálva az

¹⁰⁹ Csapó, 2003. 266., 269. p.

¹¹⁰ Majdán János: A vasúti csomópontok dunántúli falvak és városok népességét növelő hatása. In: A Dunántúl és a Kismalföld történeti földrajza: a Budapesten és Pécsen 2002. november 25-26-án megtartott tudományos konferencia előadásai. Szerk. Frisnyák Sándor, Tóth József. Pécs-Nyíregyháza, 2003. 367. p.

¹¹¹ Óry Ferenc: A trianoni békediktátum hatása Kőszeg gazdasági életére az 1920-as évek első felében. In: Kőszeg, 2000. Egy szabad királyi város jubileumára. Szerk. Bariska István, Söptei Imre. Kőszeg, 2000. 292. p.

¹¹² Beluszky Pál - Nagy Mariann: Az ország gazdasága. In: Magyarország történeti földrajza. 1. köt. Szerk. Beluszky Pál. Bp.-Pécs, 2005. 441. p. (Dialóg Campus tankönyvek). (Studia regionum). (Studia geographica). (Területi és települési kutatások; 27.)

¹⁰³ Kövér, 1995b. 551. p.; A sárvári uradalom..., 1907. 22. p.

¹⁰⁴ Szibler, 2011. 39. p.

¹⁰⁵ Kövér, 1995b. 551. p.

¹⁰⁶ Szeibert, 1926. 71. p.

¹⁰⁷ A Körmend-sárvári vasútvonalról: *Ujszigethy: Vasutügy.* = SJH, 1914. febr. 8. 1-2. p.; Az építendő Sárvár-körmendi vasut. = SJH, 1914. máj. 3. 5. p.

¹⁰⁸ Az Orsz. V. E. sárvári fiókegyletnek ... = SJH, 1914. nov. 8. 2. p.

átlag feletti fejlettséggel rendelkezők közé tartozott 1910-ben.¹¹³ Az elért fejlettségének kétségkívül az egyik lényeges eredőjének és motorjának 1871-es vasúthoz jutása tekinthető.

A kiépülő vasúthálózat és a dualizmus kori városfejlődés közötti összefüggés nyilvánvaló. Amennyiben a vasútnak Sárvár fejlődéséhez való hozzájárulását közel pontosan kívánjuk mérlegelni, akkor az is egyértelmű, hogy nem az egyetlen városfejlesztő tényezőnek számított, ilyen szerepet játszott például a közigazgatás és az elektromos áram is. Sárvár történelmi múlttal rendelkező város, piacközpont volt, ami örökölte a meglévő kézműipart, kereskedelmet. A városi jogállást 1871-ben elvesztő Sárvár nagyközségként működött tovább, azonban ugyanebben az évben két olyan intézménnyel gazdagodott, ami a jövőbe mutatott, a vasúttal és főszolgabírói hivatallal (járási székhely). Ezen túlmenően a dualizmus korában új intézményekkel gyarapodott iskolarendszere, egészségügyi szolgáltatásai bővültek. Hivatalok (1872: járásbíróóság, telekkönyvi hivatal, közjegyzőség) és takarékpénztárak kezdték meg működésüket. Sárvár esetében is elmondha-

tó, hogy anomália állt fenn a nagyközségi jogállása és városi funkciói között, ugyanis a hazai városhierarchiába teljes körű kisvárosi funkciókkal tagozódott be. Kétségkívül Sárvár esetében is megállapítható, hogy a vasúthálózatba való bekapcsolódása nemcsak gazdasági fejlődésére hatott ki, hanem ösztönözte a település általános fejlődését. A vasúthálózatban elfoglalt helyzete ugyanakkor 1871–1913 között azonban behatárolta fejlődési lehetőségeit is.¹¹⁴

Sárvár szeretett volna vasúti csomóponttá válni. Első próbálkozása 1889–1890-ben kudarcot vallott. Nem versenyezhetett Szombathely gazdasági erejével és befolyásával, sem az országos szintű tényezőket nem tudta befolyásolni. A kudarcot sérelemként megélő, gazdasági veszteségeket szenvedő nagyközség 1913-ban érte el célját. Vasúti csomóponttá vált, ami alkalmassá tette további gazdasági fejlődésre, vonzaskörzetének növelésére. A Magyar Nyugati Vasúttal ellentétben azonban a vasúti csomópont a hatását a korszakunkban már nem tudta kifejteni tekintettel a következő évben kezdődő 1. világháborúra, ahol a vasúthálózat már a háborús gépezet szolgálatába kényszerült.

¹¹³ Győri Róbert: Bécs kapujában. Területi fejlettségi különbségek a Kisalföld déli részén a 20. század elején. = Korall. 2006. 24-25. sz. 247. p. „6. ábra Fejlettségi övezetek a Kisalföld déli részén, 1910.”

¹¹⁴ Beluszky Pál – Győri Róbert: Magyar városhálózat a 20. század elején. Bp–Pécs, 2005. 60-65., 205-206., 221. p. (Dialóg Campus szakkönyvek); Nagy, 1999. 1-19. p.