

A HATÁRON ÁTNYÚLÓ VASPÁLYA

A GYSEV FEJLŐDÉSE ÉS SZEREPE A HATÁR MENTI KAPCSOLATOKBAN EISENSTADT (KISMARTON)–SOPRON TÉRSÉGÉBEN

(Railway through Borders.

The Development of the Győr–Sopron–Ebenfurt Railway Corp.
and its Function in Cross-border Relationships of the Eisenstadt
[Kismarton]–Sopron Area)

LOCSMÁNDI SZABOLCS

Kulcsszavak:

határtérség közlekedés vasút vasfüggöny

A Szerző kutatási témája a Sopron–Eisenstadt határtérség határ menti kapcsolatainak és fejlődésének vizsgálata, különös tekintettel a vasfüggöny időszakának sajátosságaira.

A legendás vasfüggöny által elválasztott terület napjainkban új esélyt kapott korábbi makro-, mezo- és mikrotérségi kapcsolatainak újjáépítésére.

A kutatás célja, a határnak a térségi fejlődésre és a határon átnyúló együttműködési lehetőségekre gyakorolt hatásának vizsgálata, a térségi kapcsolatok egyes domináns területeinek áttekintésével.

Sopron és környéke fejlődésének szempontjából kiemelkedő jelentőségű az a térszerkezeti és gazdasági kapcsolat, melyet a GySEV tevékenysége fémjelez!

Egy határ életútja Sopron és Eisenstadt között

A határtérségek a közelmúlt meghatározó eseményei és folyamatai következtében a kutatások frekvenciált területeinek számítanak.

A vasfüggöny által elválasztott térségek közt is egyedülálló Sopron és környéke, illetve Észak-Burgenlandon belül az Eisenstadt központú határvidék helyzete. A térség egységes természetes régiót alkot, s hosszú időn keresztül földrajzilag, történelmileg és kulturális egységben fejlődött (Hardi 1999).

A történelmi események kettészakították a tájegységet, és a későbbi fejlődési fázisok a határtérség pozíció szinte összes lehetséges formáit modellezték a korlátozott kapcsolatokon át, a hermetikusan elzártságig, majd az újjáéledő kapcsolatokon keresztül az egységes régió fejlődési lehetőségét megteremtve.

Ez a speciális státus mintegy „egyedülálló laborkísérletként” mutatja be egy egységes táj szétszakított részeinek fejlődését, melynek egyes szakaszai szintén különleges módon történelmi, társadalmi, földrajzi léptékkel igen rövid időszak alatt zaj-

lanak le, s mind a természeti, mind a gazdasági, infrastrukturális és társadalmi szférában sarkalatos változásokat idéznek elő.

A térség magyar oldala Sopronnal, mint egypólusú térségi központtal együtt, határmentiségénél fogva a magyar gazdaság tradicionálisan jól fejlődő mikrotérségének számított, de a történelmi-politikai folyamatok következtében minden más határ menti területnél többször kényszerült gazdasági, infrastrukturális és térszerkezeti kapcsolatainak átstrukturálására.

A terület osztrák oldala számára az elválasztottság tette lehetővé az önálló tartomány státus létrejöttét. De a térség új osztrák pólusának, Eisenstadtnak és térségének a fejlődését is gátolta a szigorú határőrizet időszaka. Az Ostgrenze hosszú időn át „holt határnak” számított.

Az enyhülési folyamat, a magyar rendszerváltás, az európai integráció és az EU-bővítés kibontakozása következtében a burgenlandi térség Európa hátsódvarából napjainkra ismét Európa vérkeringésébe kerülhetett.

A ma élő generációk jelentős részének a vassfüggöny időszaka már történelem, de még több korosztálynak átélt valóság.

A ma folyamatainak helyes és reális értékelését segíti, ha a múlt felidézésével minél többen tekinthetnek bele a „vasfüggöny emlékkönyvébe”.

Sopron és vonzásokörzetének sajátos fejlődéstörténeti állomásai

Sopron és környéke számára kedvező földrajzi fekvése, természeti adottságai és térszerkezeti kapcsolatai már a vaskortól kezdve dinamikusabb fejlődési lehetőségeket biztosítottak.

A térség már a Borostyánkő út létrejöttékor, majd a későbbiekben a Római Birodalom fennállása alatt (Scarbantia territorium) több szállal kapcsolódott mind az észak–dél, mind a nyugat–kelet irányú térszerkezeti hálózatokhoz. A Borostyánkő út a Fertő-part dombsorain és a Soproni-medencén keresztül vezetett, és az Adriai-tenger térsége és a Balti-tenger között teremtett összeköttetést. A Fertő déli partján vezető útvonal pedig a Kisalföld és a Bécsi-medence kapcsolódását biztosította, ami a fejlődő kereskedelem és gazdaság számára létfontosságú volt (Póczy 1976).

A magyar állam kiépülő államszervezete és közigazgatása a kelta–római településeken alapuló Sopronnak ispánsági székhely funkciót, majd a vármegye rendszer kialakulása után vármegye központ rangot adott. Sopron vármegyéhez a Fertő déli területei tartoztak (Kücsán 1999). A város a térségi központ státus miatt is viszonylag gyors gazdasági fejlődést ért el ebben a korszakban.

Ez a fejlődés a 1242–44. évi tatárjárás időszakában sem torpant meg, mert míg az ország zömét elpusztította a tatár támadás, a térség kimaradt a pusztításból, s szinte a 16. századi török hódoltságig intenzíven fejlődött. Az 1529. évi Bécs elleni török hadjárat és a négy évig tartó török megszállás viszont igen súlyos gazdasági, kereskedelmi és demográfiai károkat okozott. Mindez annak ellenére érzékelhető volt,

hogy Győr elfoglalásával Sopron új közigazgatási és gazdasági funkciókat volt kénytelen átvenni, ami a város fejlődését nagyban erősítette.

Ebben az időszakban a betelepülések nyomán kialakult migrációs gazdaság során teremtődött meg a népességnek az a háromnyelvű (magyar, német–sváb, horvát–„krovót”) összetétele, ami domináns demográfiai összetevőként egészen a kitelepítésekig megmaradt (Tóth–Trócsányi 1997), és a város környéki és a tóparti települések soknyelvű kultúrájában magyar és osztrák oldalon egyaránt ma is fellelhető.

A terület töröktől való védelme indokolta a középkori erődrendszer megújítását, illetve új körörodítmények építését pl. Rust, Oggau, Donnerskirchen, Purbach településeken. A mai osztrák oldal fejlődését ez jelentősen felgyorsította, amelynek lényeges momentuma volt Rust szabad királyi városi rangra emelése az Ödenburgi (Sopron) Országgyűlésen 1681-ben.

A további fejlődésre azonban legközelebb a Rákóczi-szabadságharc utáni békeidőszakban adódtak kedvező feltételek.

A 18. század végére a terület az ország legsűrűbben lakott részévé vált, és ezt a preferált helyét egészen a 19. századig, az Alföld dinamikus népességnövekedéséig megőrizte (Rétvári 1974).

A 18. századi fejlődés eredménye az a kulturális, építészeti és zenei örökség (Esterházy-kastély, Haydn munkássága stb.), amely ma a térség turizmusának egyik fő vonzereje magyar és osztrák oldalon egyaránt.

Az 1848. évi törvények, majd a kiegyezést követő politikai konszolidálás segítette ugyan a falvak fejlődését, de demográfiai átrendeződéssel is járt. A föld és megélhetés nélküli volt jobbágyok egy része ugyanis a városokba vándorolt, jobb megélhetés reményében. Ez a magas népsűrűség a városok túltelítődéséhez vezetett, ami egy idő után elvándorlást indított meg. Így a térség a korábbi vezető helyről a 15. helyre esett vissza (*Statisztikai évkönyv* 1992).

A 19. század második felétől meginduló polgárosodás a kereskedelem, az ipari vállalkozások céhes kereteket meghaladó növekedésével nagyobb koncentrációjú közigazgatási feladatokat, új jellegű szolgáltatásokat is ellátó urbanizálódó városközpontok kialakulásával járt (jogszolgáltatás, többszintű iskolai szerepkör). A 19. század végére a szabad királyi városok szerepköre lényegesen átalakult. A 12 ezer főnél népesebb szabad királyi városok (a térségben Győr és Sopron) magasabb szerepkörű, ún. törvényhatósági jogú városi rangot kaptak, Kismarton, Ruszt szabad királyi városok (civitas) rendezett tanácsú város címet nyertek el (*Somfai* 2002).

A gazdasági fejlődés és a polgári államigazgatás térségi átalakulása nyomán megváltozott a falu–város kapcsolat, új városi szerepkörök formálódtak magasabb szintű közigazgatási funkciókkal. A térségben Sopron és környéke jól példázta ezen változásokat.

A társadalmi, gazdasági változások, modernizáció következtében lezajló átalakulások segítették a térség társadalmi és térbeli mobilizációját, térszerkezeti, területi átrendeződését.

Térszerkezet tekintetében megfigyelhető a térség közúti kereskedelmi forgalmának megélénkülése kelet–nyugati irányokkal (Bécs, Alsó-Ausztria irányába), melyet a 19. század második felében végrehajtott vasúthálózat építések még dominánsabbá tettek.

A vasúthálózat térségi fejlődésének sajátosságai

A térségben a kereskedelem, közlekedés tengelyei észak–déli és kelet–nyugati irányban húzódtak. Az egyik kitüntetett kereskedelmi útvonal (az ún. „Kaiserstrasse vagy postaút”) Bécsset kötötte össze Trieszttel Sopronon, Kőszegen, Szombathelyen, Körmenten, Varasdon, Celjén és Ljubljánán át. A csak tavasztól ősziig használható, lovakkal járt út jelentősége a vasút (Bécs–Gloggnitz, majd a Sopron–bécsújhelyi vaspálya) megépítésével fokozatosan csökkent. Egyidejűleg megélnékült a kelet–nyugati irányú forgalom a térségben. A déli területek Stájerország, míg az északiak elsősorban Bécs és Alsó-Ausztria felé gravitáltak, komoly szerepet játszva utóbbi területek élelmiszerellátásában. Vas megye területéről több kisebb-nagyobb út vezetett Ausztriába, például Grazba, északon pedig a Duna vízi útja, illetve a Soproni-hegységet északról, a Fertő-tavat és mocsarait egyúttal délről megkerülő szárazföldi útvonal biztosította a kelet–nyugati összeköttetést. Az Alpok előterében húzódó észak–déli útvonal ezzel egyidejűleg sokat veszített korábbi (pl. ókori) jelentőségéből.

Az újkori modernizáció, a korszak technikai-forradalmi változásai – elsősorban a vasút megjelenése – közlekedési-logisztikai szempontból némiképp változtattak a térség vertikális megosztottságán. Azzal, hogy 1847-ben megnyílt a Sopron–bécsújhelyi vasút, a nyugat-magyarországi határtérség az elsők között kapcsolódott be a magyarországi vasúti közlekedésbe. (Közlekedési szempontból mindkét város rendkívül kedvező helyen fekszik, sőt Bécsújhely még azzal az előnnyel is rendelkezett, hogy közvetlen összeköttetése volt a középkorban egyszerűen csak „Hegy”-nek nevezett Semmeringgel.)

A korszakban a gazdaság (így a mezőgazdaság) és a vasút egymással karöltve fejlődött, így a vaspályák nyomvonalának megválasztásában a mezőgazdasági értékesítés – többek között a gabonaszállítás útvonalai – meghatározóak voltak. Az 1840-es évek közepétől azonban visszaesett a térség gabonakereskedelme, mert a bécsi Kaiser-Ferdinand-Nordbahn megépülése után az udvar Olmützön keresztül lengyel gabonával látta el a tartományokat. Noha a Sopron–bécsújhelyi vasút megépítése segítette a térség gazdasági fellendülését, a rövid – 27 kilométeres – magyarországi vonal csupán a nyugat-dunántúli birtokosok egy viszonylag szűk körének áruit, illetve a soproni gazdák borait juttatta könnyebben a birodalmi főváros fogyasztóihoz. A forgalom élénkítése érdekében még 1836-ban felmerült az egész Nyugat-Magyarországon keresztül haladó, a Kőszeg–Szombathely–Körment–Varasd–Zágráb–Károlyváros–Fiume tengelyt, illetve a Száva folyásirányát követő vasútvonal terve is. A tervek később leegyszerűsödtek, és az 1865-ben átadott Sopronkanizsai vasút létrejöttében öltöttek végleges formát (*Jankó–Tóth I.* 2008).

Az 1847-ben Sopron és Wiener Neustadt között megépült vasútvonal elsőként teremtett vasúti kapcsolódást a Dunántúl és Bécs között. A Bécsújhely és Sopron közötti vasútvonal átadása után a régiót egy fél évszázad alatt már behálózták a vasutak. A Sopron–Győr vonal 1876-ra készült el (*Somfai* 2003).

A Győr–Sopron Ebenfurti Vasút megalapítására báró Erlanger Viktor kért és kapott vasútkoncessziós engedélyt 1872-ben. A báró azért kívánt vasutat létrehozni, hogy legrövidebb úton összekösse a Nyugattal Győrt. A vasútvonalat – amely mellőzte a forgalmi akadályt képező Bécset – 1879-ben adták át. Akkor tisztán magyar területen haladt a vasútvonal Győrtől Sopronon át egészen a Lajta hídjáig. A cél a lajtaújfalu barnaszén szállítása, a térség cukorgyárainak ellátása, a térség malmainak a kiszolgálása volt, valamint további vasúti csatlakozással a kisalföldi mezőgazdasági termények eljuttatása szerte Ausztriába és a bécsi piacra.

1896-ban Celldömölk–Fertőszentmiklós–Fertőd–Pomogy (ma Pamhagen)–Nezsider (ma Neusiedl am See) vonalon helyi vasút építését kezdték meg, ez lett a Fertővidéki Helyiérdekű Vasút. Az építés során elfogyott a pénz, így a GySEV–Fertő-vidék együttműködés értelmében a GySEV átvette ennek a vonalnak az üzemeltetését, melyet saját vonalaival együtt működtetett.

Annak ellenére, hogy Sopron a vasúthálózatba az elsők között került be, ez nem jelentette gazdasági dominanciájának, térségi szerepének kiemelkedő erősödését, bár nyilvánvalóan a vasút az érintett települések fejlődésére kedvező hatást gyakorolt. Az így kiépült vasúti hálózat megteremtette Sopron és környéke számára a térség és a tágabb régió Monarchián belüli, illetve európai közlekedési rendszerbe történő becsatlakozását, valamint a vasúthálózat segítette a további iparosodást. Ez a századfordulóra azzal a következménnyel járt, hogy a Kisalföld lett az ország legfejlettebb ipari térsége, melyben elsősorban a könnyű- és élelmiszeripar dominált (Beluszky 1999).

Országos szinten azonban a kiegyezéstől kezdődően olyan folyamatok indultak meg, amelyek Budapest gazdasági súlyának, ipari potenciáljának nagymértékű növekedéséhez vezettek. A főváros közigazgatási és gazdasági döntéseivel kapcsolódóan a gazdasági vezető szerep mellé a térszervezői vezető szerep erősödése is társult.

Ez a tendencia a Kisalföld, valamint Sopron és környéke gazdasági szerepének átcsoportosulásához, fejlődési dinamizmusának csökkenéséhez vezetett, melynek hatása napjainkban is tapasztalható (Rúzsás 1963).

A GySEV viszont, mint budapesti székhellyel rendelkező, kimondottan magyar alapítású részvénytársaság egészen az I. világháború végéig jól prosperált.

Háborús évek

Az I. világháború idején természetesen a GySEV forgalma is csökkent. Különösen a polgári áruforgalomban volt jelentős a visszaesés. A frontvonalaktól való távolsága miatt nem bonyolított le rendszeres katonai forgalmat, bár hadimenetrend volt érvényben. A térség központjának számító Sopron elsősorban „garnizonváros” szerepet töltött be. Az ebenfurti vonal mellett építették meg a katonák ellátására szolgáló élelmiszerraktárt és a hozzá kapcsolódó iparvágányt. Amikor Frauenkirchen (Fertőboldogasszony) közelében megépült a hadifogolytábor, megnövekedett a hadifogoly szállítmányok száma is. 1918 nyarán és őszén az

Ebenfurt–Sopron vonal a frontról hazatérő katonák egyik fő útvonalának számított. Közöttük jelentős számban akadtak fegyveres, fosztogató bandák is, melyek még a személyvonatok ellen is támadásokat indítottak. Emiatt szükségessé vált a Hadügyminisztérium támogatásával ún. Vasutas Nemzetőrségek létrehozása, sőt 1918 telén 100 fegyverest rendeltek a vasutak őrzésére. Ebben az időszakban a vasúti forgalom biztosítását a szénhiány is nehezítette (Lovas 1997).

Elmondható, hogy egészen az I. világháború végéig a kialakult határok nem bontották meg ennek a természetes régióknak az egységét, és a térség természeti, társadalmi, gazdasági és infrastrukturális szférája több szálon kapcsolódott egymáshoz.

Trianon következményei a magyar–osztrák GySEV kapcsolatokra

Az I. világháborút lezáró tárgyalások kezdetén úgy tűnt, hogy Nyugat-Magyarország határán – ellentétben a többi határokkal – nem lesz határkorrekció. Az osztrák küldöttség viszont 1918 júniusában bejelentette, hogy Ausztria igényt tart Moson, Sopron és Vas megye teljes területére. A tárgyalások eredményeképpen azonban csak az egyértelműen német ajkú többséggel rendelkező területek kerültek Ausztriához, melyek mintegy 3600 km²-t tettek ki (Hardi 1999).

A tájegység szétszakítása a Saint-Germain-en Laye-ben 1919. szeptember 10-én aláírt osztrák békeszerződés és az 1920. június 4-én aláírt trianoni szerződés következményeként történt, amikor a győztes nagyhatalmak döntése alapján államhatár szelte ketté a területet. A döntéshozók azonban nem voltak egységesek, így a magyar tiltakozás nyomán további tárgyalásokra került sor. Az 1921. október 13-i velencei jegyzőkönyv foglalkozott ismét a területek megosztásával, és tette lehetővé Sopronban és környékén a népszavazás lefolytatását a hovatartozás kérdéséről. Az 1921 decemberében megtartott népszavazás eredményeként Sopron és környéke magyar maradt. 1922. január 1-jétől került Burgenland osztrák közigazgatás alá, de még tovább végezte munkáját a magyar–osztrák határmegállapító bizottság. A határok gyakorlatilag az 1923. január 1-jéig lefolytatott határkiigazítások után váltak véglegessé (Ormos 1990; Hardi–Hajdú–Mezei 2009).

Az I. világháború után létrejött új határ nem jelentett ugyan a határtérségek számára markáns elkülönülést és elzártságot, de megbontotta a térség természeti, gazdasági, infrastrukturális és társadalmi kapcsolatrendszerének korábbi strukturáját.

A világháború után a Nyugat-Magyarországot körülvevő gazdasági tér jelentősen megváltozott. A terület Monarchián belüli centrális elhelyezkedése megszűnt, aminek számos, korábban idetelepített ipari létesítmény lett a vesztese. Néhányat ezek közül végleg leszereltek és máshova helyeztek, vagy megszüntettek. A határok évszázados kereskedelmi, kommunikációs kapcsolatoknak vetettek véget. Különösen igaz volt ez Sopronra. Jóllehet a 19. században elfogadott vasútépítési koncepció némi eltolódást eredményezett a kereskedelmi forgalom útvonalában, a Monarchia idején az osztrák iparcikkek és a magyar nyerstermékek első számú piacát a térség-

ben Sopron jelentette. Súlyossá vált a helyzet a Kisalföldön, illetve a Rábaközben is, ahol a soproni piac forgalmának visszaesése önmagában is gondokat okozott, s ezt tetézte a különböző kiviteli és behozatali tilalmak bevezetése. Bizonyos termékekből hiány, másokból többlet keletkezett. A meglazult, illetve elszakított kötélekek újratерemtésében óriási szerepet játszott a csempészet (Tóth I. 2005).

Az államhatár megváltoztatta a korábbi kapcsolatok működését, de a területek a közlekedési útvonalak révén még kapcsolódhattak egymáshoz, és a két állam közti egyezmények is lehetővé tették a térségi kapcsolatok fennmaradását. A kettős tulajdonlásról hozott egyezmény alapján például 1948-ig lehetőség volt földtulajdon birtoklására és művelésére a szomszédos állam területén, a kishatárforgalomra vonatkozó egyezmény pedig a közvetlen határtérségben lakók számára jelentett könnyítéseket.

Noha ez a határ viszonylag nyitottnak volt mondható a határőrizet 1938-as szigorodásáig, az államhatárral elválasztott térségben Sopron és Eisenstadt környékén viszont ekkorra tehető a fejlődés eltérő irányainak megindulása, melyek egyik lényeges okának tekinthető a tradicionális térszerkezeti kapcsolatok szétszakítódása, és Sopron pozíciójának említett megváltozása.

A burgenlandi területen kialakuló vákuum miatt szükségessé vált egy új térségi központ létrehozása, ami Eisenstadt lett. Az új tartománynak, Burgenlandnak, térszerkezeti kapcsolatainak intenzívebb nyitását kellett megteremtenie a többi osztrák tartomány irányába, mivel a korábbi kapcsolódások Sopron felé irányultak. Sopron számára viszont elvesztett vonzaskörzetének és Bécs irányultságú gazdasági kapcsolatrendszerének „pótlása” jelentett csaknem megoldhatatlan feladatot.

A trianoni békeszerződés a GySEV vonalat is kettéhasította, mivel egy része Ausztriához, másik része Magyarországhoz került. Kevés helyen mondható el, hogy a terület szétszakítása után is meg tudtak maradni a kapcsolatok, a vállalati tulajdonok a szétszakított területek között, de itt a békeszerződés kötelezte mindkét országot a működési feltételek biztosítására. Az 1923-as magyar–osztrák államközi szerződés a GySEV működését az 1921-es szerződéssel összhangban az eddigi feltételekkel megerősítette.

A tulajdonviszonyokban változások nem történtek, továbbra is magyar érdekeltségű vállalat maradt a GySEV. Azonban az a sajátos helyzet állt elő, hogy eszközei és anyagi csak magyar területen voltak, de a pálya egy része átkerült egy másik ország területére (1. táblázat).

1923 márciusában megnyílt Eisenstadtban a GySEV üzemfőnökség (Betriebsleitung), mely ekkor csak a Sopron–Ebenfurt vonal ügyeit látta el, mivel a Fertővidéki HÉV osztrák területen lévő vonalai csak augusztustól kerültek vissza a BBÖ-től a GySEV kezelésébe.

A részvénytársaság székhelye Budapest maradt, innen irányították a magyar vonalakat a soproni üzemigazgatósággal együtt, de az ausztriai vonalak közvetlen vezetését az eisenstadti Betriebsleitung látta el. Az osztrák terület üzemi és pénzügyi feladatainak egy részét is a soproni üzemigazgatóság végezte, a Betriebsleitung tisztviselői felügyeleti jogával kiegészítve. A szervezeti forma, a tulajdon és a járműpark egységes maradt, de a kocsikon a német nyelvű feliratot is feltüntették már: Raab–Oedenburg–Ebenfurter Eisenbahn.

1. TÁBLÁZAT

*A GySEV vonalak üzemhosszának megoszlása 1923-ban
(Distribution of the Railway Line Firm Length in 1923)*

<i>Megnevezés</i>	<i>Magyar/km</i>	<i>Tulajdon %</i>	<i>Osztrák/km</i>	<i>Tulajdon %</i>	<i>Összesen /km</i>
Győr–Sopron— Ebenfurti Vasút	93,37	77	27,16	23	120,53
Fertővidéki HÉV	64,12	59	45,04	41	109,16
Nagyeceni iparvágány	2,15	100	–	–	2,15
Összesen	159,64	69	72,2	31	231,84

Forrás: Lovas (1997).

A GySEV osztrák szakasza osztrák üzemengedéllyel rendelkezett, melynek alapján az ausztriai vonalon németül beszélő személyzettel kellett ellátni a forgalmat, de ebben az időszakban a soproni üzemigazgatóság tisztviselői, segédtisztjei általában magyarul és németül egyaránt beszéltek, így a helyettesítéseket áthelyezéssel könnyedén meg tudták oldani.

Emellett az osztrák pályaszakaszon foglalkoztatottak jelentős része magyar volt, és ők helyi lakosként az országhatár megváltozásával lettek osztrák állampolgárok. A pályaeépítő munkások és vonatkísérők viszont szinte mindannyian magyar állampolgárok voltak, és ez a jelenség a hetvenes évek közepéig fennállt. Ekkor az osztrák munkaügyi hivatal hatására kezdődött meg az osztrák munkások felvétele.

További sajátosságnak és egyben jövedelemtermelő tényezőnek számított – mivel a 1923-as szerződés egyik leglényegesebb rendelkezése értelmében a GySEV viszonylatában az anyagok és eszközök szabad mozgását vámmentesen biztosítani kellett –, hogy a kivitt, behozott sínek, váltók, alkatrészek, szén mind vámmentesnek minősültek. Ezen kívül a magyar munkaerő és anyag költsége terhelt az akkori osztrák üzemet, is és a magyar munkaerő és anyagok költsége állt szemben az osztrák értékesítés áraival. Ezek a tételek extra bevételt eredményeztek a cégnek, ami mindaddig fennállt, amíg az osztrák oldal maga biztosította a munkaerőt és az anyagokat.

A békeszerződés az ún. korridor forgalomra vonatkozólag is tartalmazott rendelkezéseket, előírta, hogy Sopron átmenetben fenn kell tartani az itt áthúzódó osztrák GySEV vonalán a Burgenland–Burgenland forgalmat. Ez a rendelkezés a későbbiekben a vasfüggöny időszakában a határőrségnek több problémát is okozott.

A két világháború között a forgalom jelentősen mérséklődött. Évről évre jóformán csak az őszi cukorrépa szállítványok jelentettek nagyobb szállítási mennyiséget és főként a hatvanas évekig megmaradt a határ két oldalán lévő belföldi mezőgazdasági termékek kereskedelme, mint fő szállítványozási feladat. A térségi vonzásokörzetek áthelyeződését érzékelve a társaság a békéket követően kedvezményes menetértéti vasúti jegyeket hozott forgalomba vonalának Csorna, Farád, Rábatamási, Szár- föld és Sopron közötti szakaszán, hogy a Győr felé gravitáló utasforgalmat a határ-

szél felé terelje. A kerületi ipari és kereskedelmi kamara további településekre és a Fertő-vidéki helyi érdekű vonal állomásaira is szeretne volna kiterjeszteni a kedvezményt, hogy a Répce-vidék és a Rábaköz gazdátársadalma is gyakrabban és nagyobb számban keresse fel beszerzései intézésére a soproni piacot, ám a GySEV ezt elutasította (Tóth I. 2006).

A személyszállítás területén a meginduló autóbuszjáratok jelentettek konkurenciát, ami osztrák oldalon hatványozottabban jelentkezett. 1927-től kezdődően a GySEV megszerezte több autóbuszvonal engedélyét, pl. Ebenfurt–Eisenstadt, míg magyar oldalon több volt postai járatot, Kapuvár–Celldömölk, Kapuvár–Sárvár, Kapuvár–Győr viszonylatban. Népszerűek voltak a magyar oldalon különjárataik is. A személyszállítási üzletág 1944-ben gumiabronchshiány miatt szűnt meg. 1933-tól magyar oldalon a közúti teherfuvarozás irányába is nyitottak, és később, a háború alatt is fuvarozói tevékenységet láttak el (Lovas 1997; 2001).

1938-ban az Anschluss, vagyis Ausztriának a Német Birodalomba történő bekebelezése az üzemvitel területén kezdetben nem okozott változást, de a kapcsolatok területén hidegülést, visszaesést eredményezett, ami a határszolgálatban, az osztrák Betriebsleitung és a magyar üzemfőnökség kapcsolatában, de a magyar–osztrák munkakapcsolatokban is tapasztalhatóvá vált. A teherszállításban 1940-től a szlovák helyett a GySEV vonalakra irányított bauxitszállítmányok jelentettek növekedést, mely viszont forgalmi problémákkal járt. Lengyelország lerohanását követően a személyforgalmat német utasításra korlátozták, a motorvonatokat pedig takarékosági okból leállították.

A II. világháború idején ismét a hadiforgalom jellemezte a vonalszakaszt. Az át-bocsátóképesség növelése érdekében az osztrák vonalon Müllendorf és Neufeld a/d Leitha, a magyar vonalon Balfürdő megállónál rendeztek be vonatjelentő őrhelyeket (Lovas 1997).

Záruló határok

A II. világháború európai befejezését követő időszakban mind Ausztria, mind Magyarország a győztes hatalmak ellenőrzése alatt állt. A nemzetközi helyzet alakulása sajátos körülményeket teremtett a magyar–osztrák határ viszonylatában is.

1945-ben a gyér személyforgalom mellett csak bevétellel nem járó orosz katonai szállítmányok adták a GySEV fő feladatát, mivel a fegyverszüneti szerződés értelmében a szállítás a magyar állam feladata volt. Az államtól a szállításért kapott pénzösszeg csak részben fedezte a költségeket. 1946-ra bankhitel felvétele vált szükségessé az osztrák vonal újraindításához. Sopron állomás újjáépítéséhez pedig 2 éves állami kölcsönt vettek fel.

A vasút pénzügyeinek rendezése az átváltási problémák miatt a forint bevezetésével sem lett könnyebb (Lovas 1997).

Az 1947-es békeszerződés után a két katonai tömb korábbi megegyezésének megfelelően alakultak a nagyhatalmak által kialakított befolyási övezetek.

A Churchill által Fultonban előrejelzett szimbolikus vasfüggöny hamarosan fizikai valóságában is leereszkedett a magyar-osztrák határra, és ezzel a Sopron-Eisenstadt térséget elválasztó határ egy újabb „fejlődési fázisba” lépett (Zsiga 1999). A vasfüggöny leereszkedésével a határ akadály-jellege kiteljesedett, a két oldal közötti kapcsolattartás gyakorlatilag lehetetlenné vált, számos megállapodás, amelyek előzőleg kötettek, érvénytelenné váltak. Az eltérő irányú fejlődés, Magyarország „blokkosítása” teljes elhidegüléshez vezetett a két ország viszonyában. 1950-től a lakosság közötti személyes érintkezés és a turistaforgalom szinte teljesen megszűnt, sőt fegyveres határincidensekre is sor került a határon (Jankó-Tóth I. 2008).

1949-ig azonban még funkcionált a kishatárforgalom és a határ menti kapcsolatok számára a határ még nem zárult be. A GySEV viszonylatában mindazonáltal jelentkeztek a helyzetből adódó problémák. A háború után a részvényesekkel kapcsolatosan bonyolult helyzet alakult ki, mivel a Jóvátételi Hivatal döntése alapján, több vitatott közgyűlés után a GySEV német tulajdonúnak tekintett részvényeit a Szovjetunió kapta meg. Az 1949. évi 20 sz. tv. ezeket a szovjet tulajdonú részvényeket a magyar állam részére átadta, ami az állam szerepének megnövekedésével járt.

A közvetlen forgalom tekintetében problémát jelentett, hogy a négy megszállási övezetre osztott Ausztriának magyar szakaszra eső része szovjet megszállás alatt volt. A GySEV járatok közlekedése és a dolgozók mozgása a csempészet és a nyugati irányú illegális határátlépés egyik lehetőségévé vált (Lovas 1997; 2001).

1949-től kezdődően azonban gyökeres változások kezdődtek meg mind a magyar-osztrák kapcsolatokban, mind a közös határ térségében, mely a Sopron-Eisenstadt térség további izolációját eredményezte.

A magyar-osztrák határtérség ekkor már nem csak államokat, hanem világrendszereket választott el egymástól.

Aknák, szögesdrót, „holt határ” – Ostgrenze

A háború után a határ védelmét ellátó Honvéd Határőrség, majd 1946-tól létrehozott Határőrség magas harcértékkel rendelkezett, melyet a szovjet minta alapján szervezett puskás, géppisztolyos rajok biztosítottak, és nemcsak határsértés, hanem fegyveres behatolás ellen is védtek a határt, mely a háború utáni időszakban még reális veszélyt jelentett.

1946. december 1–5-ig került sor az azóta is példa nélkül álló, ún. soproni akcióra, amikor a határőrség, a gazdasági és politikai rendőrség összehangolt akciójával Kópházától Fertőrákos, Harka, Brennbérgbánya térségét és természetesen Sopron várost napokra hermetikusan lezárták és ellenőrizték. Az akció elsősorban a csempészek, fegyveres rablók, rablógyilkosok elfogására irányult, és több mint 1000 fő elfogásával és igen jelentős mennyiségű csempészáru lefoglalásával zárult.

A háború után meginduló menekülthullám felvetette magyar részről a műszaki zár kiépítésének szükségességét, mely eleinte nem volt összefüggő, és a soproni főirány

vonatkozásában a Bécsi út, Ágfalva, Kópháza, Nagycenk, Pius-puszta és Brennbergbánya térségét érintette. A soproni és kőszegi térség határvédelmének irányítása ekkor a csornai parancsnokság hatáskörébe tartozott². 1949-től a Határőrség helyett az Államvédelmi Hatóság látta el az ország határőrzését mintegy 10 ezer fővel, melynek tagjait a honvédségi állományból a határvasúti és határrendészeti állomány megbízhatónak minősített tagjaiból toborozták. Az új rendszer 1953-ra épült ki teljesen. Az új határvédelmi koncepcióhoz, a határ mind teljesebb lezárásához nagy járőrsűrűsége volt szükség, és így több területi parancsnokságot és határ közeli őrőrt hoztak létre a feladatok ellátására.

A nyugati határok őrzését ekkor kb. 5000 fő látta el. A határtól 6–8 km távolságban állomásozó őrők átlagosan 50–80 fővel működtek, a zászlóaljparancsnokságokhoz műszaki, híradós és felderítő alegységek is tartoztak.

A nyugati határszélen kialakított taposóaknákból álló aknazár 2–3 kilométerre húzódott a határvonaltól, szélessége mintegy 4 méter volt, két oldalán pedig 180 centiméteres drótkerítés húzódott, hogy a „vadállatoktól biztosítsa” az aknamezőt.

A határtól 15 km távolságig teljes határvédelmi lefedettséget igyekeztek biztosítani, melybe az ügynöki hálózat is beletartozott. A jugoszláv minta alapján bevezették a határővezetben való tartózkodás engedélyhez kötését és a helyi lakosok számára is a szabad mozgás gátolását. Megkezdődött a határtérségből a megbízhatatlannak ítélt személyek kitelepítése is.

Kis rés a Vaszfüggönyön – A GySEV

1949–50-re a vasfüggöny nemcsak a politika, az ideológia szintjén realizálódott, hanem a határt átlépni kívánók számára a fizikai gátat, veszélyeztetést, a mind teljesebb katonai védelmi rendszer kiépítését is jelentette.

A vasúti forgalomban ezek a változások a személyforgalom ellenőrzésének szigorítását és a pályaszakasz szigorú határőrzésének megteremtését jelentette.

1950 nyarától minden Sopronból induló vonatot határig kísért egy járőr, ahol újra átvizsgálták a vonatot és csak azután léphetett osztrák területre. A belépő vonat részére szintén határőr kíséretet biztosítottak. Különösen Ágfalva és Pamhagen térségében fordítottak gondot ezekre az ellenőrzésekre. A vonatkíséréssel az volt a céljuk, hogy a vonatokra való fel- és leugrásokat megakadályozzák, és az illegális határátlépést és csempészetet lehetetlenné tegyék (Lovas 1997).

Magyarország nyugati határszakaszán, a délihez hasonlóan létrehozott határsáv védelmi rendszere műszaki zárral, drótakadályokkal és aknamezővel egészült ki, mely taposóaknák, illetve érintőaknák elhelyezéséből állt. Az osztrák határszakaszon kettős drótkerítést létesítettek az államhatárnak megfelelően Mosonmagyaróvár–Sopron–Szombathely–Szentgotthárd vonalában, mely az aknamezővel, 60 magasfigyelővel és 60 úttorlással kiegészülve zárta el a határszakaszt.

A határ menti térség osztrák települései hosszú időn át a „holt határnak”, az Ostgrenze-nek az árnyékában éltek, mely gyakorlatilag hermetikus elzártságot jelentett a határ túlsó oldalától. A határ két oldala között kizárólag a GySEV vonatai jelentettek napi kapcsolatot.

1952-től a 20 km-es határövezetbe a belépés csak engedéllyel volt lehetséges, így Sopron megközelítése a magyar állampolgárok számára is nehézkessé vált. Ennek következtében a város fejlődését ebben az időszakban ismét több tényező nehezítette, kapcsolatait a külföld mellett belföldi irányba is gátolta.

Minimális volt azoknak a száma, akik pl. GySEV dolgozóként a határátlépéshez engedéllyel rendelkeztek. A vasutas dolgozók, mozdonyvezetők és pályamunkások számára külön, az útlevelhez hasonló átlépési engedélyt adtak ki, ami a pályaszakaszon történő munkavégzést tette lehetővé. Ez a határsáv engedéllynél komolyabb, keményítáblás igazolvány volt. A dolgozók viszont a pályát és építményeit nem hagyhatták el vele, tehát Ebenfurttól nem mehettek Bécsbe bevásárolni. A vonatvezetők és jegykezelők mozgása a vonathoz volt kötve, a pályamunkások viszont a teljes pályaszakaszon dolgozhattak. A menedzsment tagjai általában normál úti okmánnal és éves osztrák vízummal rendelkeztek.

A kijáró magyar dolgozók normál fizetésükön kívül schillingben ellátmányt kaptak, mely elvileg arra szolgált, hogy napi szükségleteiket, étkezéseiket tudják finanszírozni, de nagy részéből orkáncabát, nejlonharisnya, golyóstoll és kvarcóra lett.

A vámrendelkezések lehetővé tették az ellátmány összegével összefüggésben változó összeghatárokig, összevonhatóan egyes árucikkek behozatalát, mely a vasúti dolgozók számára nagy kedvezményt jelentett.

Az ötvenes évek elzártsága idején a korridor egyezmény alapján közlekedő, az osztrák vonalakhoz kapcsolódó bécsi munkásvonatok is kiemelt feladatot jelentettek a határőrség számára. Jellegzetes ÖBB munkásvonat (Mauerzug) volt a Bécsből péntekenként a kőszegi vonalon, majd vasárnap délután visszafelé közlekedő viszonylat. A soproni vonalon közlekedő járatok harkai, kópházi, Sopron GySEV és Sopron Déli pályaudvaron történő megállásakor eleinte még sört, bort, debrecenit árusítottak a vonatok utasainak. Az ellenőrizhetetlen schillingforgalom miatt 1951-ben az árusítást megtiltották. Az ittas utasok és a vonatra felugrani szándékozók miatt azonban további szigorításokat léptettek életbe. 1953-ban új vámvizsgálat alakítottak ki a forgalom elkülönítése érdekében. A hazai MÁV és GySEV utasokat addig nem engedték leszállni a pályaudvaron, amíg az osztrák vonat el nem ment. 1954-ben új utasforgalmi épületet adtak át ennek kiegészítésére (Lovas 1997).

Így az osztrák viszonylatú utasok külön váróteremben, illetve a magyar vonalaktól elzárt vágányon történő elkülönítése egészen 2007 teléig, a schengeni határőrizet bevezetéséig fennállt.

Részleges enyhülés

1955-ben az osztrák semlegesség megvalósulása már az enyhülés előjelét jelentette, de a határőrizet magyar oldalát tekintve csak viszonylag rövid időtartamú eredményeket hozott.

1955-ben Sopronban bizottsági ülést tartottak, melyben az osztrák beutazó turizmus növelése érdekében a fejlődést elősegítő idegenforgalmi objektumokat tekintették át, és fejlesztésekről határoztak. Erre az ország devizaszükséglete miatt volt szükség. A határhelyzet normalizálásának szándékával 1956 márciusában megkezdődött, szeptemberre pedig már meg is valósult a térségben az aknazár felszámolása³.

Az enyhülés azonban csak viszonylag rövid ideig állt fenn. A magyarországi 1956-os népfelkelés, majd a forradalom október–novemberi eseményei nyomán a nyugati határszakasz a nyugatra menekülők útvonalává vált. A forradalom után először kisebb számú, majd egyre népesebb csoportokban emigráltak a menekülők a megnyitott határon át. Több ezer ember hagyta el ekkor az országot, köztük jelentős számban a térség falvainak, városainak lakói. Az ország belsejéből érkezőknek tranzitállomás volt a Fertő-mente, Sopron és környéke. Az osztrák oldalon menekülttáborok és irányvonatok várták a kitelepülőket.

November 3-án megszűnt az összefüggő határőrizet, mert a szolgálatban lévő teljes Bécsi úti határőrállomány átszökött Ausztriába⁴.

November végén a szovjet városparancsnokság vette át a határőrizetet és a közigazgatás irányítását, így a szovjet városparancsnok engedélyezte a beutazást is.

A politikai események következtében az enyhülés rövid időszaka véget ért.

Az 1957. március 2-án meghozott magyar kormányhatározat a nyugati határ újbóli lezárásáról döntött, mely magában foglalta az újraaknásítást és a műszaki zár újratelepítését, melyet 1957 áprilisa és júniusa között már el is végeztek (Léka 1999).

A határ őrizete megszigorodott. A Bécsi domb, Ágfalvi út, Nagycenk térségében tankokkal is őrizték a határt. 1957–1962 között a két ország kapcsolatait ismét a lezúduló vasfüggöny akadályozta meg.

Újabb enyhülés

1962-től újabb enyhülési folyamat indult meg a magyar–osztrák kapcsolatok vonatkozásában.

Az 1964-ben aláírt államközi szerződés az államhatárral kapcsolatos döntéseket is tartalmazott (határjelek karban tartásával kapcsolatos rendelkezések, utak, vizek, földterületek használatának szabályozása). Lényeges momentuma volt az évenként ülésező Határeseményeket Kivizsgáló Magyar–Osztrák Bizottság létrehozása (Hardi 1999).

1963-tól volt lehetőség arra, hogy az osztrákok alkalmi vízummal Sopronba látogathassanak, pl. részt vehettek a Soproni Ünnepi Hetek rendezvényein. Ezekre az

időszaki eseményekre a magyar határőrség nagy létszámmal készült fel, és a tömeges beutazás ellenére zökkenőmentesen bonyolított le⁵.

1964-től datálható a nyugati turistaforgalom könnyítésére tett törekvések megjelenése Sopron térségében is.

A hetvenes években beindult a GySEV személyszállítás regionális bővülése, mely az osztrák területeken meglévő utas igényekhez igazodott, különösen az Eisenstadt–Bécsújhely–Bécs relációban. A burgenlandi térség továbbra sem rendelkezett kellő foglalkoztatási lehetőséggel, ezért a dolgozó lakosság jelentős része továbbra is ingázott. A bécsi munkásvonatokkal történő heti egyszeri fel-visszautazások után a vasúti személyforgalom növekedésével a hetvenes években már egyre gyakoribb volt a napi ingázás. Az államközi szerződések továbbfejlesztésével ennek akadályai nem voltak, igaz a soproni állomáson az utasok nem szállhattak ki, kivéve a szolgáltatást teljesítő vasutast és a helyben, különálló területen működő osztrák és magyar határőr, illetve a csendőr vagy vámós szervek dolgozóit. Majd hallgatólagosan beleegyeztek abba a hatóságok, hogy az utas le- és felszállhatott, természetesen teljes határ- és vámellenőrzés mellett.

A teherforgalomban változást jelentettek a hatvanas évek elején megkötött hosszú távú szovjet–osztrák kereskedelmi megállapodások, melyek lebonyolításába a GySEV is bekapcsolódhatott. A szovjet áruk szállítása lett a fő feladata Ausztriába, Svájcba, Németországba és az ellentételezés visszaszállítása a Szovjetunióba 1985-ig. Ennek gazdasági hatása pozitívan érintette a cég működését. Így elmondható, hogy a GySEV-nek a hatvanas évek végétől az országon keresztüli nyersanyag-szállítás volt a fő feladata. A közúti szállítás volumene abban az időben elenyésző volt. Erősen egyhangú volt a hatvanas évek kereskedelmi palettája. A Szovjetunió az Ausztrián keresztül érkező árukat gazdasági megfontolásokból főként gabonával ellentételezte. Így a forgalom nagy részét a gabonaexport-import, ezen kívül szén, vasérc, rengeteg ipari fa és többek között műtrágya jellemezte. A nemzetközi enyhülési folyamatok következtében azonban a Szovjetunióból irányuló forgalom jelentősége megváltozott. A kereskedelmi megállapodásokat lassacskán felbontották, az árucere-megállapodások érvényüket veszítették.

A cég viszont egyre több logisztikai feladatot látott el, mivel a nemzetközi rendelkezések adta lehetőségek miatt nagy szerepet kapott abban, hogy az Ausztrián kívüli, de osztrák állomásnak számító Sopron végre tudta hajtani azokat a rendelkezéseket, amelyek a végleges átvévi megkeresésével és az áru eljuttatásával együtt jártak.

Ezekben a feladatokban Sopron közvetítő állomásként szerepelt, más társaságok hálózatát is használva. Ezeken keresztül bonyolították le a szállítás teljes volumenét. Erre a feladatra a GySEV létrehozta logisztikai ágazatát, ami a mai napig működik. A nagy importőr vállalatok által lebonyolított néhány, de mennyiségében jelentős termékcsoport szállításának szervezését és nagy tételben történő vámkezelését is Sopronban a GySEV-en keresztül valósították meg, mivel a helyben működő osztrák vámhivatal közreműködésével el tudták végezni az áruk szabad átvételét.

Az európai vasutak átalakulása, valamint a vasúti piac erővonalainak eltolódása a GySEV árufuvarozási teljesítményeire, azok irányzatára és összetételére is hatással

volt. Míg a hetvenes–nyolcvanas években a soproni határatmenetet Kelet- és Nyugat-Európa kapujaként ismerték, mára Sopront inkább fordítókörong funkciója miatt veszik igénybe partnereik.

A GySEV tevékenységében a hagyományos, ún. konvencionális vasúti forgalom mellett a kombinált áru fuvarozást is megvalósította. Ezen belül a kíséretlen (konténer) és a kísért (Ro-La) forgalom kiépítése is megtörtént.

Ausztriában a környezetvédelmi előírások és útdíjak miatt felmerült az igény a vasúti kamionszállításra, melynek megvalósítását az 1992–94-ben kapott osztrák „tőkeinjekció” tette lehetővé a GySEV számára. Ennek segítségével a GySEV áruszállítási kombi (gördülő országút, kamionszállítás, konténerszállítás) az osztrák tőkebefektetés utáni beruházások segítségével tudott beindulni. A beruházás célja Ausztria közötti tehermentesítése a földi fuvarozási terminálok építésével, a közlekedés vasút irányú átstrukturálásával.

A beruházás teljes értéke 139 millió schilling volt. Ezt a beruházást teljes egészében az osztrák közlekedési minisztérium finanszírozta, itt lépett be az osztrák állam tulajdonosként a vállalatba, addig csak felügyeleti funkciókat látott el. Eddig is benne voltak az igazgatósági és felügyeleti szervezetekben, de csak megfigyelői tanácsadói státuszban. 1992–94-ig nem kapott a cég jelentős közszolgálati és regionális támogatást, csak nagyon kis mértékben, de a tényleges tulajdonossá válás után ezeket már rendszeresen biztosították számára. A konténer- és kamionterminál létrejöttével kiépült egy új ágazat. A környezetvédelmen túl ezzel a lépéssel eleve megnőtt a piac is. Adott esetben kikötőtől kikötőig történő szállítást is lebonyolítottak, ami nem csak magyar–osztrák viszonylatban működött már, hanem jellemző volt, hogy Hamburg, Rotterdam, Törökország, Görögország (Thessaloniki) végpontok között közlekedtek vonataik. Természetesen nem a GySEV szállított végig, de ebben a szállítási láncban és a szervezésben döntő szerepet játszott. Így az áruszállításban a régió nagymértékben túlnyúló jelentőségűvé vált, és az európai áruszállítás egyik jelentős szereplőjévé nőtte ki magát.

A nemzetközi prognózisok ellenére a Ro-La fuvarozási mód iránti igény csökkent, ami 2004-re ennek a módozatnak a soproni megszüntetéséhez vezetett, de a kíséretlen (konténer) forgalom ma is jelentős volumenű.

Személyszállításban a GySEV a magyar–osztrák régió kiszolgálójává vált, meghatározó vasútként a MÁV-val és az ÖBB-vel együttműködve. A világvágatlelél bevezetésétől kezdve és az osztrák vízumkényszer eltörlése után a nemzetközi személyforgalomban is megnövekedett a szerepe.

Mindezeket a sokrétű feladatokat viszonylag kis dolgozói létszámmal valósították meg. A pályaaállomási személyzet és igazgatás Ausztriában átlagosan kb. 180 főt, míg Magyarországon kb. 1900–2000 főt foglalkoztatott. Napjainkban az osztrák terület magánvasútként működik. Az irányításban, a hetvenes években 20 főt foglalkoztattak, most átlag 70 fő dolgozik. Az újonnan kialakított pályafenntartás, biztosító berendezések technikai részlege és vezetése is idetartozik. Ezek közt dolgoznak magyar munkavállalók is, akik naponta átjárnak, és akár már évtizedek óta ott dolgoznak. Az osztrák dolgozók cégen belüli magyarországi munkavállalása viszont nem jellemző.

Érdekesség, hogy az alapszabály rögzítette, hogy a vezérigazgató csak magyar állampolgár lehet. Ezt a rendelkezést a mostani új vezérigazgató, dr. Székely Csaba személye miatt változtatták meg, aki osztrák állampolgárként tölti be ezt a pozíciót.

Az osztrák tulajdonlás miatt egyre markánsabban fogalmazódtak meg olyan stratégiai célok, amelyek az új tulajdonos egyéb érdekltségét is figyelembe vették. Ennek a folyamatnak a része volt a Szombathelyig, majd Szentgotthárdig tartó szakasz megvásárlása. Az osztrák vasúti hálózatban hiányt jelentett egy észak-déli vonal, ami összeköttetést teremthet Graz és Bécs között. Így a személyszállítás eszközeivel, pótlólagos beszerzések nélkül meg lehetett tenni az első időben Szombathelyig, ma már Szentgotthárdig az utat, ellentételezett futásteljesítményekkel, magyar és osztrák együttműködésekkel. Ez nem pályavásárlás, hanem államkincstári vagyon kezelésbe vétele volt. Így nem a MÁV használja és tartja fenn a pályát, hanem a GySEV. Hogy mi módon fog ez pontosan működni, azt napjaink tárgyalásai és a jövő fogja meghatározni.

A GySEV ma már egy fejlett európai vasúttársaság, mely évente mintegy 6 millió tonna árut és 5 millió utast szállít.

A GySEV létrejöttékor térségi vasútként mintegy gazdasági multiplikátor szerepet töltött be Sopron és környékének gazdasági és térszerkezeti kapcsolataiban, mely számára a magyar-osztrák határ az I. világháború végéig nem jelentett jelentős korlátozó tényezőt.

A trianoni döntés nehezítette ugyan a térség fejlődésében korábban betöltött pozícióinak megtartását, de elsősorban a II. világháború után kialakult helyzet és a vasfüggöny létrejötte után vált helyzete európai szinten is egyedülállóvá. A GySEV speciális kontaktust jelentett a vasfüggöny idején a két ország kapcsolataiban. Egy stabil kaput a vasfüggönyön Ausztria és Magyarország között, amit mindkét fél örömmel elfogadott. Voltak közös területek, programok, fejlesztések és olyan emberek, akiknek feladata volt a GySEV működtetése, az azzal kapcsolatos ügyintézés a határ két oldalán. A sajátos tulajdonviszonyok, ha korlátozott mértékben is, de lehetőséget biztosítottak a határ mentén élők viszonylag szűk köre számára a kapcsolattartásra. Emellett kiemelkedő szerepe volt az első, majd a további hivatalos kormánykapcsolatok felvételében a hidegháborús évek során, amely a két ország közlekedési miniszterének a találkozásával kezdődött az ötvenes évek elején. Rendszeresek voltak a két ország pénzügyi és közlekedési szakembereinek találkozásai is, hiszen ők töltötték be a vezető tisztségviselői pozíciókat.

Az osztrák tulajdonba lépést követően kormányfői találkozóknak is helyet adott a GySEV, amelyeken nem kizárólag a vállalatot érintő kérdéseket vitatták meg a felek egymás közt.

A kombinált fuvarozás beindulását követően szinte évente látogatott Sopronba a szaktárca éppen aktuális vezetője, hogy az igen szépen fejlődő új forgalom bővítési lehetőségeit tovább javítsák a szabályozások és a fejlesztések összehangolásával.

Célkitűzéseik nem változtak az elmúlt évek során: magas színvonalon szolgáltatni, jól és hatékonyan működni, beilleszkedni az európai közlekedési infrastruktúrába, egyben képviselni a magyar és az osztrák közlekedéspolitikai elemeit.

A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Zrt. vonalain naponta mintegy 210 vonat közlekedik, és mintegy 1500–1700 kocsit kezel naponta. Évente összesen 6,5 millió tonna árut és 4 millió utast szállít. 700 millió tonnák-m-t és 180 millió utaskm-t tesz meg⁶.

Ehhez a teljesítményhez szükség volt a saját tulajdonú Győr–Sopron–Ebenfurt vasútvonalon kívül 2000-ben az ÖBB-től üzemeltetésre átvett Sopron–Harka–Deutschkreutz vonalra, valamint a Magyar Államtól a Sopron–Ágfalva–országhatár szakasz mellett a 2001-ben a Sopron–Szombathely vasútvonal átvételére is. Az így továbbfejlesztett vasúthálózat lehetőséget ad egy újabb, észak–dél irányú áruforgalmi tengely kialakítása felé, mely lépést a Szombathely–Szentgotthárd vonal 2006. december 10-i átvétele tovább erősítette. Emellett továbbra is a GySEV üzemelteti a Fertővidéki Helyiérdekű Vasút Zrt. vonalát Fertőszentmiklós és Neusiedl am See között is (1. ábra).

1. ÁBRA
A GySEV vonalai 2007-ben
(Detailed Line Diagram in 2007)



Forrás: GySEV Zrt. (2008).

Ez is hozzájárult, hogy export- és tranzitforgalmuk dinamikusan nőtt, közel évi 10%-kal 2005 óta. A nemzetközi export forgalomban a mennyiségi növekedést a faáruk és vashulladék szállítások, valamint döntő részben az AUDI projektvonatok számának emelkedése okozta. Így 2006-ban átlépték az 1 millió árutonnás teljesít-

ményt. Az osztrák üzem 4–6%-os fejlődést mutatott ebben az időszakban. Ebben szerepet kapott az Osztrák Közlekedési Minisztériummal létrejött kombinált fuvarozást támogató szerződés is.

Kiemelt hangsúlyt fektetnek a vasúti és a közúti átrakások mellett a raktározási és az egyéb logisztikai tevékenységekre is. A 15 ezer négyzetméter fedett meglévő raktárkapacitásuk 2005-ben tovább bővült egy 6800 négyzetméter alapterületű raktársarnokkal. Legjelentősebb ügyfeleik: Magyar Cukor Zrt., Swed-wood, Skanditrå, Balconrail, Panalpina, Kühne&Nagel. A logisztikai tüzletág fejlődésében felfedezhető a nyugat és a kelet közti kereskedelmi kapcsolatok élénkülése.

A logisztikai központ bérraktári, ÁFA-raktári, közraktári és közvámraktári szolgáltatáson túl éjjel-nappali vámügyműködést is végez. Ezt a forgalmat a magyar üzem 2006-ban 1814 fővel, míg az osztrák üzem 146 fővel teljesítette⁷.

A GySEV gazdasági és közlekedési jelentőségén túl meghatározó volt a térség térszerkezeti kapcsolódásainak fennmaradásában és fejlődésében is, ezen túlmenően az enyhülés időszakában az újraéledő kapcsolatok színterévé vált. Napjainkban a fejlesztések és új típusú együttműködések révén a vasfüggöny térsége számára a regionalitás újabb dimenzióinak kialakulását teszi lehetővé. Ablak, kapu és folyosó is egyben Európára.

Jegyzetek

- ¹ Jelen tanulmány a GySEV történetét és térségi fejlődésre gyakorolt hatásának egyes aspektusait dr. Józsan Tibor nyugalmazott GySEV vezérigazgató-helyetttel készített interjú, valamint primer és szekunder forrásfeldolgozás alapján tekinti át.
- ² Bella Á. szóbeli közlése, 2008.
- ³ Bella Á. szóbeli közlése, 2008.
- ⁴ Bella Á. szóbeli közlése, 2008.
- ⁵ Bella Á. szóbeli közlése, 2008.
- ⁶ Forrás GYSEV Éves jelentés 2007.
- ⁷ Forrás GYSEV Éves jelentés 2007.

Irodalom

- Beluszky P. (1999) *Magyarország településföldrajza (Általános rész)*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Hardi T. (1999) *A határ és az ember*. – Nárái M.–Rechnitzer J. (szerk.) *Elválaszt és összeköt – a határ*. MTA RKK, Pécs–Győr. 161–167. o.
- Hardi T.–Hajdú Z.–Mezei I. (2009) *Határok és városok a Kárpát-medencében*. MTA RKK, Győr–Pécs.
- Jankó F.–Tóth I. (2008) Változó erővonalak Nyugat-Pannóniában. Történelmi és földrajzi esszé. Kézirat. Kücsán J.(1999) Hol termett a soproni bor? – *Soproni Szemle*. 1. 5–20. o.
- Léka Gy. (1999) A műszaki zár- és erődrendszer (vasfüggöny) felszámolása, 1948–1989. – *Hadtudomány*. 3–4. 161–166. o.
- Lovas Gy. (1997) A GySEV története 1915 és 1944 között. – Kovács L. (szerk.) *Magyar vasúttörténet 1915-től 1944-ig*. 5. kötet. MÁV Rt., Budapest. 405–414. o.
- Lovas Gy. (2001) 125 éves a Győr–Sopron közötti vasútvonal. – *Soproni Szemle*. Október. 297–318. o.
- Ormos M.(1990) „*Civitas fidelissima*”. *Népszavazás Sopronban, 1921*. Gordiusz, Győr.
- Póczy, K. (1976) *Limes–Strecke Aquincum*. – Fitz, J. (Hrsg.) *Der Römische Limes in Ungarn*. Taschenbuch für die Teilnehmer des XI. Internationalen Limeskongresses. Székesfehérvár. 80–89. o.

- Rétvári L. (1974) A társadalmi-gazdasági fejlődés és a regionális népsűrűsödés összefüggésének néhány kérdése. – *Földrajzi Értesítő*. 3. 359–385. o.
- Statistikai évkönyv* (1992) KSH, Budapest.
- Rúzsás L. (1963) Városi fejlődés a Dunántúlon a XVIII.–XIX. században I. – *Különlenyomat a MTA DTI Értekezések 1961–1962. kötetéből*. MTA DTI, Pécs.
- Somfai A. (2002) Kisalföldi és alföldi mezővárosok különbözősége, kisvárosi értékek védelme. – *Tér és Társadalom*. 1. 59–97. o.
- Somfai A. (2003) Osztrák–magyar fenntartható közlekedésfejlesztés: mobilitási központok a Fertő-térségben. – *Magyar Építőipar*. 7–8. 215–220. o.
- Tóth I. (2005) Az első világháború utáni rendezés hatásai Nyugat-Magyarország gazdasági szerkezetére és fejlődésére. – *Arrabona*. 1. 187–202. o.
- Tóth I. (2006) *A nyugat-magyarországi kérdés 1922–1939. Diplomácia és helyi politika a két háború között*. Győr–Moson–Sopron Megye Soproni Levéltára, Sopron.
- Tóth J.–Trócsányi A. (1997) *A magyarság kulturális földrajza*. Pro Pannonia Kiadó, Pécs.
- Zsiga T. (1999) *A „vasfüggöny” és kora*. Hans Seidel Alapítvány, Budapest.