

A nyugat-magyarországi közlekedési hálózat változásai a trianoni békeszerződés következtében

Jelen tanulmány azt kívánja bemutatni, hogy miként változtatta meg a térség közlekedési hálózatát és közlekedését az első világháborút lezáró békékben (saint-germaini, trianoni) meghúzott új osztrák–magyar államhatár és Burgenland kiszakítása a történelmi Nyugat-Magyarországból. Előbbi sorokból már kiderül, hogy a vizsgálat tárgyát a történelmi Nyugat-Magyarországnak csak a Dunától délre eső területe, a Nyugat-Dunántúl egy része képezi. Nem volt cél a határmeghúzás és a -korrekciók politikatörténetének bemutatása, amire az elmúlt években több kísérlet is történt.¹ Az elemzés a természetföldrajzi adottságokból adódóan a közúti, a vasúti és a légi közlekedésre terjed ki. A terjedelmi korlátok miatt a tanulmány a közutak esetében csak a főutakkal (állami utak) foglalkozik, valamint ugyanezen okból nem tárgyalja a nagyvasutakra ráhordó szerepet betöltő keskeny nyomtávolságú gazdasági vasutakat és drótkötélpályákat. A térséget átszelő közlekedési folyók kialakulására és történetére való rövid visszatekintés célja, hogy bemutassa, milyen nagy múltú területeket szabdalt fel vagy vágott ketté az új osztrák–magyar államhatár.

Historiográfia

Magyarország a közlekedés fejlődésének kutatása és történetének feltárása történettudományi módszerekkel csak a 20. század utolsó harmadában vette kezdetét.² Ez a tényező is szerepet játszik abban, hogy kevés hazai közlekedéstörténeti szakmunka érinti a jelen tanulmány témáját. Mivel Burgenland területe 1922 előtt nem alkotott sem földrajzi, sem közigazgatási egységet, az ezt megelőző időszakra vonatkozóan erről a térségről nem készültek külön közlekedéstörténeti feldolgozások. A 20. századdal foglalkozó országos közlekedéstörténeti szintézisek is csak alig érintik a trianoni béke és az új osztrák–magyar határ miatt a Nyugat-Dunántúl közlekedé-

* A szerző az ELTE Berzsenyi Dániel Pedagógusképző Központ Történelem Tanszékének habilitált tanszékvezető egyetemi docense (9700 Szombathely, Károlyi Gáspár tér 4., kalocsai.peter@sek.elte.hu).

1 Murber, 2019, 2021; Székely, 2020; Tóth I., 2020; Ujváry, 2021.

2 Frisnyák, 2001. I.; Kalocsai, 2018. 9–10.

sében bekövetkezett változásokat, gondolok itt Czére Béla,³ Frisnyák Zsuzsa⁴ és Majdán János⁵ munkáira. Ennek oka, hogy a nyugati végeken kisebbek voltak hazánk veszteségei (terület, lakosság, közlekedési infrastruktúra stb.), mint más irányokban, valamint az osztrák–magyar határ menti főbb közlekedési csomópontok (Hegyeshalom, Sopron, Kőszeg, Szombathely, Körmend) Magyarországon maradtak.

A téma historiográfiájának szempontjából meg kell még említeni Eperjesi László tanulmányát, amelynek címe arra enged következtetni, hogy országos szinten valamennyi közlekedési ágazattal foglalkozik, valójában többnyire csak a vasúttal, kisebb részben a vízi utakkal. A publikáció részletesen kitér a trianoni béke vasutakat érintő rendelkezéseire, majd a két világháború között a szomszédos országokkal kötött nemzetközi vasúti forgalomra vonatkozó államközi szerződésekre.⁶ Az egyes közlekedési ágazatok történetét országos szinten bemutató monográfiák közös jellemzője, hogy ugyancsak kevés információt közölnek a békeszerződésnek a Nyugat-Dunántúl közúti,⁷ vasúti⁸ és légi⁹ közlekedésében okozott változásokról. Regionális szinten csupán Vas vármegye esetében készült komplex (közút, vasút, repülés) és a témát részletesen kifejtő közlekedéstörténeti feldolgozás.¹⁰ A vasúttörténeti szakirodalomban országos keretben,¹¹ de nyugat-dunántúli vonatkozásokkal tárgyalja a témát Nagy Tamás¹² és Majdán János egy-egy tanulmánya.¹³ A szóban forgó régióra fókuszálva a legújabban Kalocsai Péter publikált az első világháború után az osztrák–magyar határ mentén bekövetkezett vasúti változásokról.¹⁴ Regionális szinten még az államvasútra,¹⁵ a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasútra (GYSEV)¹⁶ és a Sopron környéki vasúti mellékvonalakra vonatkozóan kell egy-egy publikációt kiemelni.¹⁷ A vizsgált régió közúti¹⁸ és légi közlekedésével kapcsolatban ugyancsak pár olyan művet lehet megemlíteni, amelyek érintik a trianoni békeszerződés következményeit.¹⁹

3 Czére, 2000.

4 Frisnyák, 2001.

5 Majdán, 2014.

6 Eperjesi, 1994. 141–180.

7 Tóth Ernő, 2001; Tóth L., 1995.

8 Kovács, 1997; Mezei, 2009.

9 Csanádi–Nagyvárad–Winkler, 1974; Bakos–Czigler–Harangozó, 2009; Som, 2020.

10 Kalocsai, 2020b.

11 Majdán, 2010. A szerző csak Kőszegét és az ahhoz közeli Felsőlászló vasúti csomópontot említi a Nyugat-Dunántúlról.

12 Nagy 2001.

13 Majdán 2001.

14 Kalocsai, 2019a, 2019c.

15 Kövér, 1995.

16 Locsmáncsi, 2009.

17 Horváth, 2020.

18 Karoliny, 1987; Mentés, 1987.

19 Cziráok, 2006; Kalocsai, 2019b, 2020a.

Előzmények

Az első világháborút lezáró osztrák és magyar békeszerződések által felszabdalt nyugat-magyarországi közúthálózat alapjai már kétezer éves múltra tekintettek vissza, ugyanis a Nyugat-Dunántúlon már a római hódítás előtt létezett egy, az Alpokat elkerülő észak–déli kereskedelmi útvonal.²⁰ Miután a rómaiak elfoglalták a Dunántúlt és megszervezték Pannonia provinciát, a földrajzi és a természeti viszonyok figyelembevételével célszerűen és jól kiépített, valamint karbantartott úthálózatot létesítettek. A tartományi úthálózatban fontos közlekedési csomópont szerepet betöltő Szombathely (Savaria) jelentőségét jól mutatja a város déli kapujának közelében előkerült – kuriózumnak számító – 1. századi mérőöldkő, amelyre rávésték a település Rómától mért távolságát. Szombathelyen (Savaria) és Sopronon (Scarbantia) is átvezetett a modern korban Borostyánkő útnak elnevezett észak–déli közlekedési folyosó, amely Itáliát a Balti-tengerrel kötötte össze: Aquileia – Ljubljana (Emona) – Potoly (Poetovio, ma Ptuj) – Zalalövő (Salla) – Szombathely (Savaria) – Sopron (Scarbantia) – Petronell (Carnuntum) – Balti-tenger. Nyomvonalá Zalaiban a későbbiekben említendő Pozsony (Bratislava) – Varasd (Varaždin) állami út alatt vagy közvetlenül mellette haladt. A Borostyánkő útnak Szombathely déli határától Sopronig közös szakasza volt egy, a Római Birodalmon belül délkelet felől északnyugat felé a vizsgált térségen átvezető másik közlekedési folyosóval, amely Isztambultól (Byzantium, ma Istanbul) Eszék (Mursa, ma Osijek), Pécs (Sopianae) érintésével – Szombathelyen (Savaria) és Sopronon (Scarbantia) keresztül – Bécsen (Vindobona, ma Wien) át egészen Trierig (Augusta Treverorum) húzódott. Meg kell még említeni a vizsgált terület északi csücskén áthaladó Duna menti limes utat is.²¹

A népvándorlás korában és a középkor első évszázadaiban útépítéssel nem foglalkoztak, sem anyagiak, sem szakemberek nem álltak rendelkezésre. A Nyugat-Dunántúlon a római kori utak – állapotuktól függően – tovább működtek, meghatározóak voltak a később kiépülő úthálózatban, a középkori utak ugyanis többékevésbé követték a rómaiak irányát.²² A magyar államalapítás után hazánk második fő útjának az Itáliába vezető Esztergom/Buda – Székesfehérvár – Veszprém – Vasvár – Muraszombat (Murska Subota) – Görz (Gorica, Gorizia, ma megosztva Olaszország és Szlovénia között) – Itália főút számított, amelynek kiágazása volt a Veszprém – Tapolca – Keszthely – Nagykanizsa – Zágráb (Zagreb) – Zengg (Senj) – Zára (Zadar) út.²³ Egy másik elágazás, a vasvár–grazi út – amely Körmend – Szentgottárd – Gyanafalva (Jennersdorf) irányába vitt a Rába bal partján²⁴ – a későbbi buda–grazi út része.

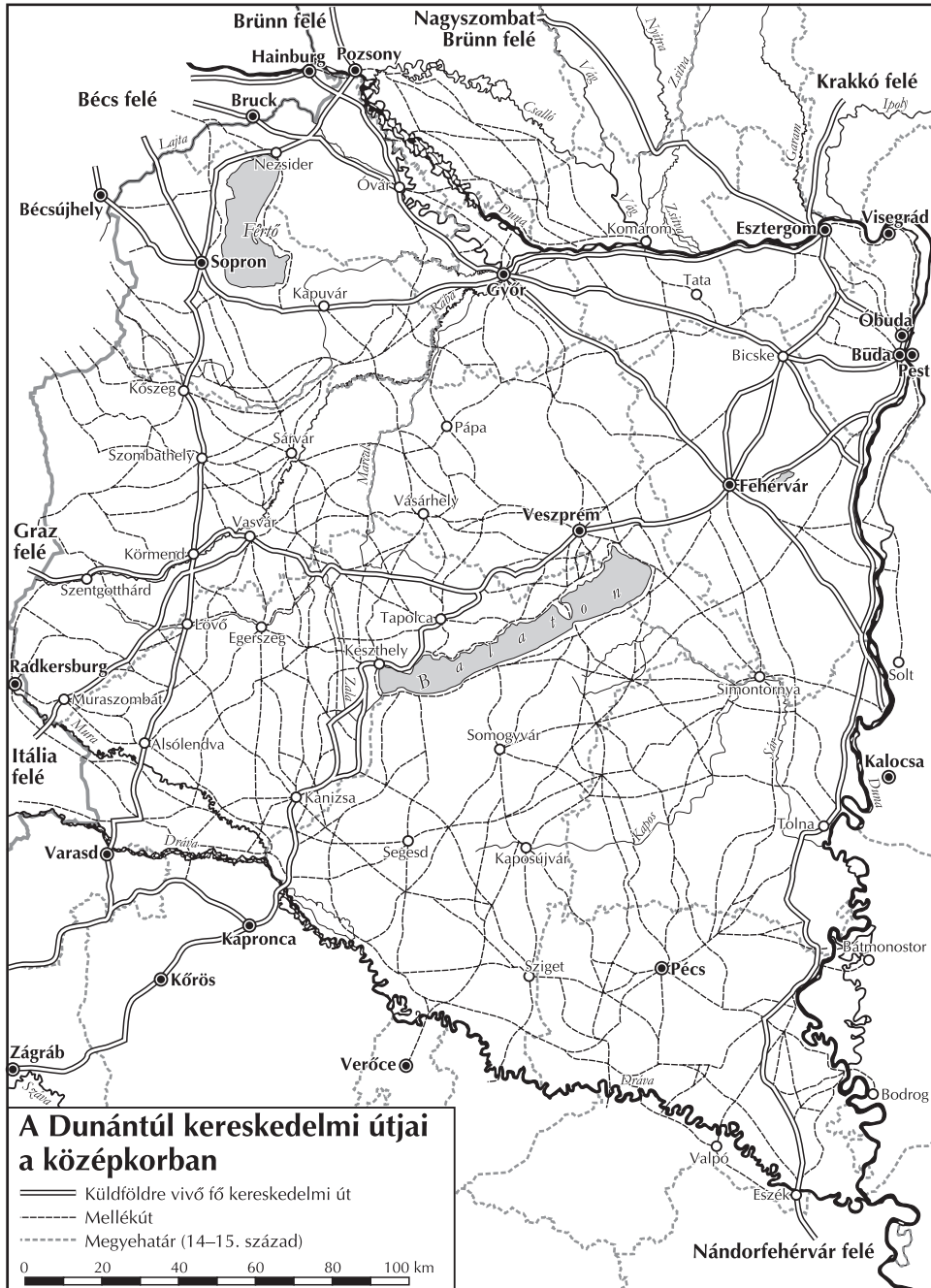
²⁰ Tóth Endre, 2004. 45.

²¹ Uo. 45–46.

²² Szilágyi, 2014. 1., 14., 17–18.

²³ Glaser, 1929. 142–144.; Antalffy, 1943. 11.

²⁴ Glaser, 1929. 165.



A tatárjárás előtt a Dunántúlon csak egyetlenegy olyan főút volt, ami nem érintette a Magyar Királyság egyházi (Esztergom) és világi (Székesfehérvár) központjait, a többnyire a Borostyánkő út nyomvonalán vezető Pozsony – Sopron – Kőszeg – Szombathely – Körmend – Varasd – Zágráb út. Ennek az útnak Körmendtől a mai Ausztria felé volt egy elágazása, ugyanis a Semmering-út használatba vétele előtt a bécs-velencei (Venezia) forgalom fővonala a Bécs – Bécsújhely (Wiener Neustadt) – Nagymarton (Mattersburg) – Sopron – Kőszeg – Szombathely – Körmend – Potoly – Ljubljana – Görz – Aquileia – Velence útirányon haladt Itáliába.²⁵ Ezen az úton járt a középkori itáliai kereskedők egy része is Szombathelynél letérve – az egykori római út nyomvonalán – Győrön át Esztergomba vagy Budára.²⁶ A középkori Nyugat-Dunántúlon további Bécs felé vezető utak voltak még: a Buda – Győr – Moson – Rajka – Köpcseny (Kittsee) – Hainburg – Bécs, utóbbinak egy másik ága a Moson – Bruck – Bécs, valamint a Győr – Csorna – Sopron – Bécs út. Már ekkor kedvező tényezőnek számított a régió számára Bécs közelsége. Fontos megemlíteni még a Sopron – Ruszt (Rust) – Pozsony utat is, ahonnan Brünn (Brno) felé lehetett továbbhaladni.²⁷ Már ekkor az országos átlagnál jobb volt a vizsgált nyugat-dunántúli térség útjainak állapota a helyben rendelkezésre álló építőanyag (kő) miatt.²⁸

A mohácsi csatavesztés és a kettős királyválasztás után a Nyugat-Dunántúl a Habsburg Birodalom része lett, amelyen belül a török kiűzése után centrális helyzetbe került. A török korban ismét felértékelődött és a vizsgált térség legfőbb útja a Bécs – Sopron – Kőszeg – Szombathely – Vasvár – Nagykanizsa – Pécs – Eszék – Nándorfehérvár (Beograd) út lett.²⁹ Jelentőségét a török kiűzése után is megtartotta egészen a neoabszolútizmus koráig. Ezt a megállapítást alátámasztja Vas vármegye közgyűlésének a szóban forgó út állapotával kapcsolatos 1811. évi határozata, mely szerint: „...az parancsoltatik, hogy amennyire azon út, amelyen Török Országból hozandó portékák Eszékről, Pétsnek és Nagy Kanizsának vitetni szoktak, még ezen [Vas] megyében tökéletes állapotban nem volna, azt ki küldendő Föld Mérője által megvizsgáltatván, minő karban való tételéről, vagy még annak javétására kívántató szükségetekről tudósítását mintől előbb megtegye.”³⁰

Vas vármegye 1811. évi közgyűlési jegyzőkönyveiből kiderül, hogy a 19. század elején továbbra is fontosnak tartották még a Bécsből a Nyugat-Dunántúlon át Zágrábra vezető utat.³¹ A 15. század végétől fokozatosan beindított és többé-kevésbé folyamatosan működő posta-, majd a 19. század első felében megnyitott gyorskocsi- és omnibuszjáratok is jól mutatják a Nyugat-Dunántúl fő közlekedési útirányait. A szóban forgó járatok jellemzően a vasút kiépülésével szűntek meg. A térséget átszelő fő közlekedési folyosók közül először 1485-ben (csak Mátyás király uralkodása idején), majd 1527-ben a Bécs–Győr–Buda útvonalon indult

25 Uo. 142–143., 148., térképmelléklet: 282.

26 Antalffy, 1943. 11.

27 Glaser, 1929. 146., 159–161. és térképmellékletek; Antalffy, 1943. 14.

28 Karoliny, 1987. 29.

29 Glaser, 1929. 285.

30 MNL VAML, Vas vármegye nemesi közgyűlésének iratai. Köz- és kisgyűlési jegyzőkönyvek, 1228/1811.

31 MNL VAML, Vas vármegye nemesi közgyűlésének iratai. Köz- és kisgyűlési jegyzőkönyvek, 1230/1811.

postajarat. Az észak-déli közlekedési folyosón 1554-ben a Bécs – Sopron – Csepreg – Kőszeg – Szombathely – Körmend útirányon állítottak forgalomba postakocsikat, amelyek a török kiűzése után Varasdon és Zágrábon át Károlyvárosig (Karlovac), az 1830-as években pedig már Fiuméig (Rijeka), illetve Zenggen keresztül Záraig jártak. E vonalból Szombathelynél kiágazva 1568-ban Vasváron át Nagykanizsáig, 1720-tól pedig már Eszék és Nándorfehérvár érintésével egészen Isztambulig közlekedtek a postakocsik. Pozsony és Sopron között először 1625-ben a soproni országgyűlés idején, majd a török kiűzése után üzemelt rendszeresen és folyamatosan postajarat. 1769-től a Buda – Székesfehérvár – Veszprém – Vasvár – Körmend – Rábafüzes – Graz útvonalon is megindultak a postakocsik.³²

A Nyugat-Dunántúlt érintő ismert gyorskocsi- és omnibuszjáratok, valamint megnyitásuk éve:³³

- 1825 Bécs – Győr – Buda
- 1843 Bécs – Sopron – Szombathely – Zágráb
- 1848 előtt Sopron – Kőszeg – Szombathely – Vasvár – Zalaegerszeg – Nagykanizsa
- 1848 előtt Szombathely – Kőszeg – Sopron – Bécs
- 1848 előtt Szombathely – Pest
- 1848 előtt Szombathely – Vasvár – Nagykanizsa

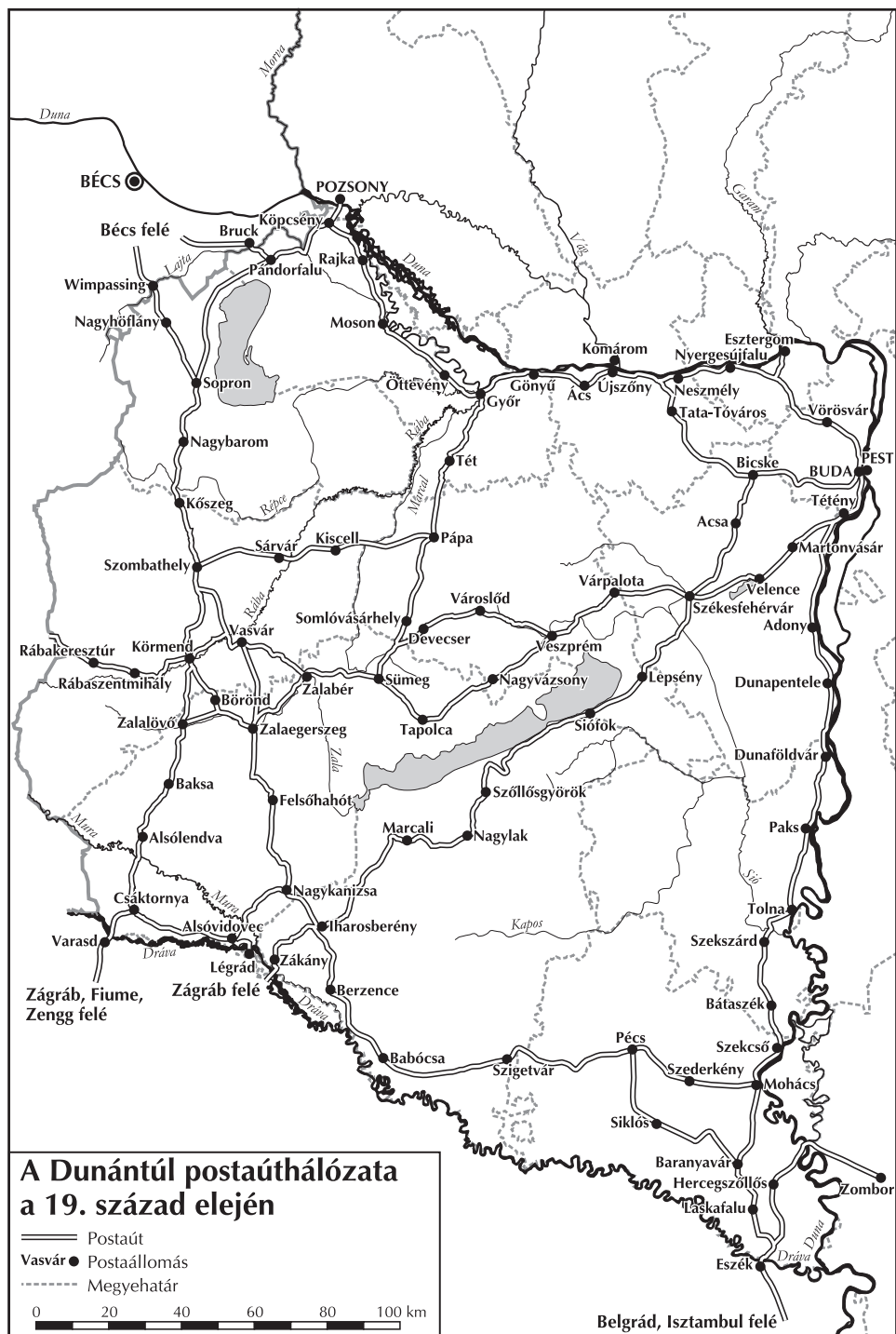
A török kiűzésétől az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásáig a magyarországi fő közlekedési folyosók két központ, Bécs és Pest-Buda (1873-tól Budapest) felé tartottak. Ezt a megállapítást alátámasztja az 1790–1791. évi országgyűlés által a reformmunkálatok kidolgozására felállított kereskedelmi bizottság munkája is,³⁴ amelynek tevékenységi körébe tartozott a közlekedés helyzetének feltárása és fejlesztésére javaslatok kidolgozása. Feladatát 1793-ra teljesítette, a közúthálózat kiépítését Bécs és Pest-Buda központtal indítványozta. A Nyugat-Dunántúli esetében a Bécs – Sopron – Kőszeg – Szombathely – Körmend – Varasd – Zágráb – Károlyváros – Fiume, ebből kiágazóan a Körmend – Nagykanizsa – Pécs – Eszék – Vukovár (Vukovar) – Zimony (Zemun) és a Buda – Győr – Moson – Bécs utak kiépítését ajánlotta.³⁵

32 Antalffy, 1943. 33–34., 123., 125., 127., 170., 172.; Ember, 1971. 5–6., 14.; Frisnyák, 2001. 3.; Karoliny, 1987. 33., 40.; Simon, 2017. 89., 111., 166.; Bariska, 2018. 62.; Munkás, 1903. 401. alapján.

33 MNL VAML, Vas vármegye nemesi közgyűlésének iratai. Köz- és kisgyűlési iratok, 2169/1847.; Antalffy, 1943. 174.; Lovas, 1971. 257–259.; Simon, 2017. 89.; Bariska, 2018. 62.; Tuboly Victor: Néhány szó a dunántúli vasutakról. In: *Zala–Somogyi Közlöny*, 1862. augusztus 1. 27.

34 1790/91. évi LXVII. törvénycikk. In: *Ezer év törvényei*. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=79000067.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D26> (letöltés: 2022. február 8.).

35 Czére, 1997. 10–12.



Közút

A Nyugat-Dunántúl közúthálózata kiépítettség és minőség szempontjából hagyományosan az országos élmezőnybe tartozott.³⁶ Ebben meghatározó szerepet játszott, hogy az utak és a hidak építéséhez, valamint karbantartásához szükséges építőanyag (kő) a régióban rendelkezésre állt.³⁷ A közutakról és a vámokról szóló 1890. évi I. törvény hat útkategóriát állapított meg. A két legrangosabb az állami és a törvényhatósági út volt, kiépített és karbantartott utakat kell rajtuk érteni.³⁸ E két kategóriába tartozó utak többnyire makadámburkolatúak voltak, amelyek építése, valamint fenntartása ekkortájt zúzottkővel, kavicssal terítve és hengerelve történt.³⁹ A vizsgált térségben az új osztrák–magyar államhatár által érintett négy állami közút a következő volt: a budapest–bécsi, a budapest–grazi, a szombathely–pinkafői (Pinkafeld) és a pozsony–varasdi, utóbbinak Sopronból kiágazása volt Bécsújhely és Bécs felé, Varasdtól pedig a Zágrábon át Károlyvárosba vezető állami útban folytatódott.⁴⁰

1920 előtt Moson, Sopron és Vas vármegye sok törvényhatósági úttal rendelkezett.⁴¹ A közúthálózat feletti állami felügyelet ellátására a dualizmus korában királyi közúti felügyelői kerületeket szerveztek, a Nyugat-Dunántúlon Szombathely székhellyel. A szombathelyi királyi közúti felügyelői kerülethez csatolták 1890. január 1-jétől Sopron vármegyét is. Az intézmény hatásköre Sopron, Vas, Veszprém, Zala és Somogy vármegyékre terjedt ki.⁴² A kereskedelemügyi miniszter, akinek a közlekedésügy is a hatáskörébe került, 1891 januárjában megerősítette a Dunántúl korábbi három közúti felügyelői kerületre osztását. A kerületek központjai: Budapest, Szombathely és Pécs voltak.⁴³ A szakszerűbb útépités és -fenntartás érdekében a kereskedelemügyi miniszter 1903-ban országosan 10 útmesteri iskola felállítását határozta el: a Dunántúlon csak Pécssett és Szombathelyen létesült ilyen szakoktatási intézmény.⁴⁴ 1905-ben a miniszter átszervezte a közúti kerületi felügyelőséget, és annak székhelyét november 1-jétől Szombathelyről Sopronba helyezte át.⁴⁵ A korabeli Magyarország más régióihoz képest, Észak- és Nyugat-

36 A Soproni Kereskedelmi és Iparkamara főjelentése, 128.; Czére, 1997. 11., 225–228.

37 Borovszky, 1898. 441., 447–448.; Mentés, 1987. 29–32.

38 1890. évi I. törvénycikk a közutakról és vámokról. In: *Ezer év törvényei*. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=89000001.TV> (letöltés: 2022. május 4.).

39 Karoliny, 1987. 59., 63.; Czére, 1997. 171.

40 Borovszky, 1898. Vas vármegye térképe és 447–448.; Egy havi közigazgatás. A megyei közigazgatási bizottság ülése. In: *Szombathelyi Újság*, 1916. április 13. 2.; Vármegyei szabályrendeletek és közérdekű határozatok. In: *Vasvármegye Hivatalos Lapja*, 1916. június 22. 207–208.; Czákó 192?a, 192?b; Czére, 1997. 168–172.

41 Czákó, 192?a, 192?b, 1922.

42 MNL GYMSML SL, Sopron Város tanácsának iratai. Acta Politica et Oeconomia, XXV. 24 542/1889.; A közúti kir. felügyelői kerületek új beosztása. In: *Sopron*, 1891. február 14. 3.; Kinevezés. In: *Vasvármegyei Lapok*, 1891. február 1. 2.

43 MNL GYMSML SL, Sopron Város tanácsának iratai. Acta Politica et Oeconomia, V. 19 661/1891. A kereskedelmi miniszter 1891. január 18-i 72 316. számú rendelete.

44 Törvényhatósági bizottsági határozat az útmesteri iskolák felállításának tárgyában. In: *Vasvármegye Hivatalos Lapja*, 1903. május 2. 157–158.; Útmesteri szakiskolák. In: *Sopron*, 1903. február 15. 5.; Töpler, 1903. 17.

45 A közúti felügyelőség újjászervezése. In: *Sopron*, 1905. szeptember 15. 4.; Sopron város mint a közúti szolgálat központja. In: *Soproni Napló*, 1905. szeptember 17. 3.

Dunántúlon ekkor még nem alakult ki regionális központ. Sopron, Szombathely, valamint Győr is számos regionális szerepkörrel rendelkezett, és egymással vetélkedett a központi funkciók betöltéséért.⁴⁶

Az első világháború időszakában a nyugat-dunántúli állami, valamint a törvényhatósági utak kielégítő állapotban voltak.⁴⁷ A világháború befejeztével az 1918. november 13-i belgrádi katonai konvenció előírta, hogy Magyarország bocsásson a megszálló csapatok rendelkezésére 25 ezer lovat, valamint közúti szállító járműveket.⁴⁸ A rendelkezés teljesítésével elveszett nagyszámú vonóerő és jármű is mérséklő hatással lehetett a hazai, így a nyugat-dunántúli közúti közlekedésre.

Az osztrák és a magyar békeszerződések következtében a térség négy állami közútján csonkult a magyar szakasz. Az ókori előzményeken (Borostyánkő út) nyugvó Pozsony – Sopron – Kőszeg – Szombathely – Körmend – Zalalövő – Varasd állami utat az új határok felszabdalták, a Pozsony és Kőszeg közötti szakaszán három állam osztozott. Új nyomvonalat kellett keresni, ez lett a mai 86-os főút Pozsony–Csorna–Szombathely szakasza. Sopron és Kőszeg fejlődésére kedvezőtlenül hatott, hogy e történelmi észak–déli közlekedési folyosó a továbbiakban elkerülte őket. Szombathelyről és Kőszegről Sopronba azóta sem egyszerű közúton eljutni, csak kerülővel lehetséges. Jelentősen csonkult a magyar szakasz a stájerországi Friedberg felé vezető Szombathely – Nagyszetmihály (Grosspetersdorf) – Felsőőr (Oberwart) – Pinkafő – Lapincsújtelek (Neustift) – Friedberg állami úton (a mai 89-es főút magyarországi szakasza), ez utóbbi változás Szombathely vonzáskörzetét kurtította meg jelentősen. A Budapest – Székesfehérvár – Veszprém – Vasvár – Körmend – Rábafüzes – Rábakeresztúr (Heiligenkreuz) – Ókörtvélyes (Eltendorf) – Radafalva (Rudersdorf) – Fürstenfeld – Graz állami út (lényegében a mai 8-as, Székesfehérvár és Budapest között a 7-es főút) csonkítása, magyar szakaszának rövidülése pedig a vasi kisváros, Szentgotthárd számára volt nagyon kedvezőtlen. A Budapest – Győr – Magyaróvár (ma Mosonmagyaróvár) – Rajka – Oroszvár – Köpcsény – Hainburg – Bécs állami út magyar szakasza is kisebb lett, az útvonal módosítására ez esetben az 1947. évi párizsi béke után, Oroszvár⁴⁹ Magyarországtól való elszakítása miatt került sor Mosonmagyaróvár – Hegyeshalom – Lajtakáta (Gattendorf) – Pándorfalu (Parndorf) – Bruck felé.⁵⁰

Abszurd helyzet a második útkategória esetében is előállt, például a Szombathely és Burgó (Burgau) közötti törvényhatósági útból Pornóapátinál kiágazó és Pinkamindszentre egyenesen vezető észak–déli törvényhatósági út esetében, mivel az új osztrák–magyar határ meghúzásával minden második falu Ausztriához került:

46 Beluszky, 1990. 102.

47 Egy havi közigazgatás. In: *Szombathelyi Újság*, 1915. október 14. 3.; A közigazgatási bizottság ülése. In: *Szombathelyi Újság*, 1916. február 10. 2.; Egy havi közigazgatás. In: *Szombathelyi Újság*, 1916. április 13. 2.; Vasvármegye májusi közigazgatása. In: *Szombathelyi Újság*, 1916. június 15. 2–3.; Vármegyei szabályrendeletek és közérdekű határozatok. In: *Vasvármegye Hivatalos Lapja*, 1917. december 6. 403–405.; Mentés, 1987. 30.

48 Romsics, 2000. 68.

49 Oroszvár az 1947. évi párizsi béke következtében átkerült Csehszlovákiához. Ma Rusovce, Szlovákia.

50 Mentés, 1987. 44.

Pornóapáti – Felsőbeled (Oberbildein) – Szentpéterfa – Németsároslak (Moschendorf) – Pinkamindszent.⁵¹

Az 1920-as években a közutak építése, fenntartása és javítása szempontjából gondot okozott, hogy Burgenlandhoz került a kőbányák jelentős része.⁵² A területelszakítások következtében csökkent a járműállomány, valamint a gazdasági nehézségek miatt kisebb lett a közúti forgalom és a piacok látogatottsága, visszaesett a turizmus is. A helyi sajtó is beszámolt a közúti forgalom mérséklődéséről.⁵³ Ekkor még a fogatolt járművek és nem a gépjárművek voltak a meghatározóak a közúti közlekedésben. Forgalmoszámlálásra közvetlenül Trianon előtt és után nem került sor, így megbízható adatok hiányában összehasonlításra nincs lehetőség.⁵⁴

Kettévágott állami utak:

- Budapest – Dorog – Komárom – Győr – Moson – Magyaróvár – Rajka – Oroszvár – Köpcsény – Hainburg – Bécs
- Budapest – Székesfehérvár – Veszprém – Vasvár – Körmend – Rábafüzes – Rábakeresztúr – Ókörtvélyes – Radafalva – Fürstenfeld – Graz
- Szombathely – Nagyszetmihály – Felsőőr – Pinkafő – Lapincsújtelek – Lafnitzdorf – Friedberg

Felszabdalt állami út:

- Pozsony – Köpcsény – Pándorfalu – Feketeváros (Purbach) – Fertő-fehéregyháza (Donnerskirchen) – Sopron – Harka – Alsópulya (Unterpullendorf) – Alsólászló (Unterloisdorf) – Répcekehely (Mannersdorf) – Kőszeg – Szombathely – Körmend – Zalalövő – Varasd

Vasút

A „boldog békeidők” hazai közlekedésében a vasútnak különlegesen kiemelkedő szerepe volt, mivel – Czére Béla kutatásai szerint – a közforgalmú személyszállításnak 98, a tehernek pedig 94 százalékát ez a közlekedési ágazat bonyolította le.⁵⁵ Ezért különösen nagy jelentőségűek a térség vasúthálózatában bekövetkezett változások. A magyarországi vasúthálózat Széchenyi István koncepciója szerint centrálisan, Budapest-központúan épült ki.⁵⁶

51 Czakó, 1922.

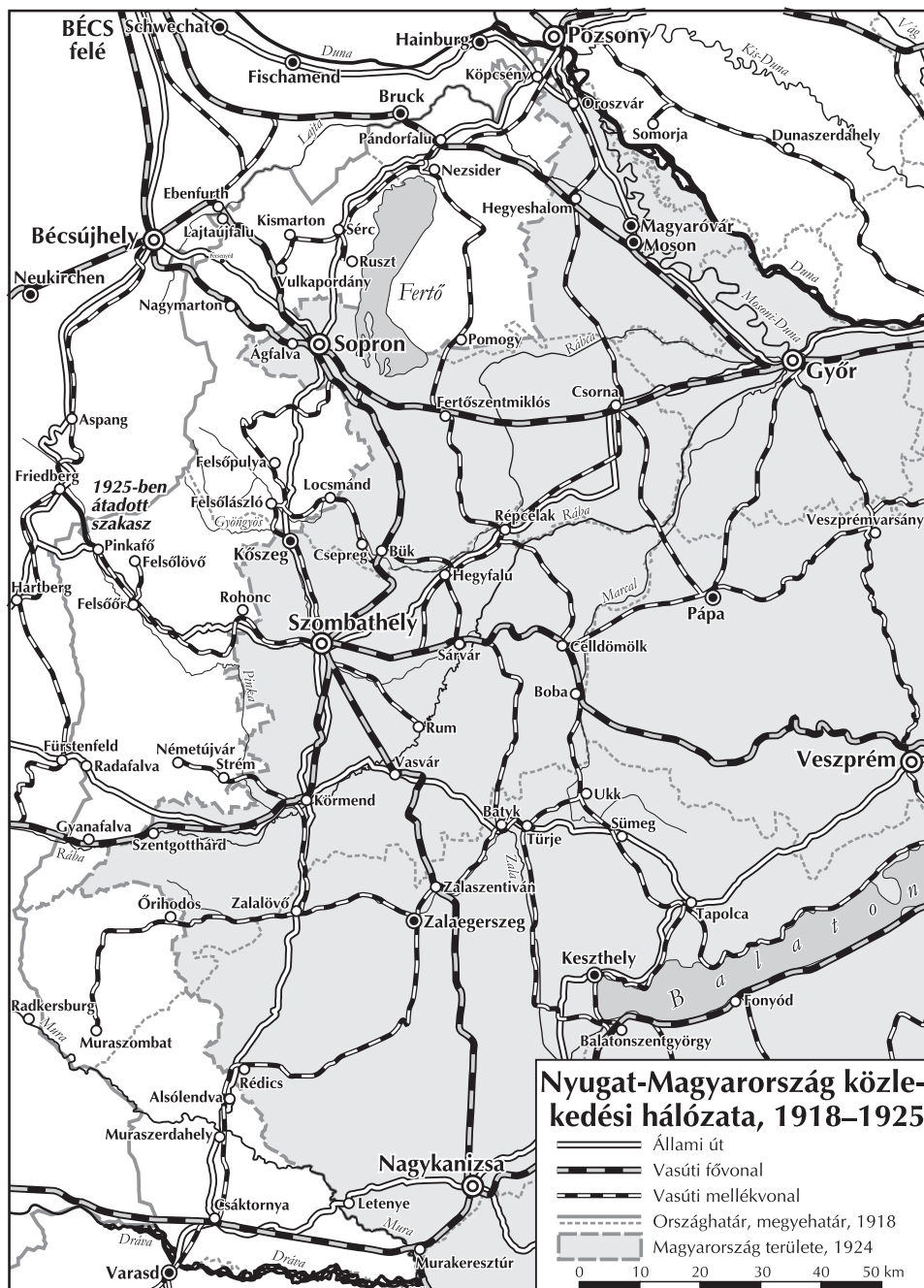
52 Kalocsai, 2020b 224.

53 Egy kis séta Szombathelyen. In: *Vasvármegye*, 1920. április 3. 3.; Nincs idegenforgalom Szombathelyen. In: *Vasvármegye*, 1924. augusztus 15. 3.; Szentgotthárd és a trianoni béke. In: *Vasvármegye*, 1924. április 17. 9.

54 Tóth Ernő, 2001. 10., 14.

55 Czére, 1997. 153.

56 Széchenyi, 1848.



A 20. század elején már felvetődött, hogy a főváros tehermentesítésére a határ menti területek összeköttetését vasúti fővonalakkal valósítsák meg. Például Kassáról (Košice) Sopronba, Kőszegre vagy Szombathelyre ne csak Budapesten át lehessen, vagy legyen érdemes utazni, teherárut szállítani. Ezért Hoffmann Alajos egy közlekedéspolitikai tanulmányban kidolgozta a magyar körvasút tervét, amelyben szerepel a Pozsony – Kismarton (Eisenstadt) – Sopron és a Sopron – Felsőpulya (Oberpullendorf) – Kőszeg – Szombathely vasúti mellékvonalak fővonalakká való átépítése is. Ennek megvalósításával például Kassáról a Nyugat-Dunántúlra vonattal nemcsak Budapesten keresztül, hanem a Kassa – Pozsony – Sopron útirányon át is el lehetett volna jutni. Az említett vasúti útirány Pozsony és Szombathely között a tradicionális észak–déli, Pozsony és Kassa között pedig a hagyományos kelet–nyugati közlekedési folyosóval esett egybe. Ugyancsak egy tradicionális közlekedési folyosó része a Hoffmann által javasolt Szombathely – Nagykanizsa – Barcs – Eszék – Újvidék (Novi Sad) vasúti fővonal is. Az 1909-ben nyomtatásban is megjelent koncepció sajnos csak terv maradt.⁵⁷

Magyarország egyik legsűrűbb vasúthálózatával – a vizsgált korban – a Nyugat-Dunántúl rendelkezett. Szombathely az 1890-es évekre a Dunántúl egyik legjelentősebb vasúti csomópontja lett. A Monarchia több jelentős városával (például Bécs, Budapest, Zágráb, Bécsújhely, Graz, Pozsony stb.) volt vasúti összeköttetése. A Bécs és Zágráb, a Budapest és Graz, valamint a Nagykanizsát érintő, Bécs és Budapest közötti gyorsvonatok Szombathelyen át közlekedtek.⁵⁸ 1908-ban a szombathelyi pályaudvar személy- és teherforgalma (több mint 2 millió utas, 3,6 millió métermázsza feletti teheráru) a Dunántúlon a legnagyobb volt, és országosan is dobogós helyen állt. Az 1908. évi⁵⁹ és az 1890 és 1910 közötti összesített adatok alapján is a személyforgalmi rangsorban Budapest és Pozsony után következett.⁶⁰ Ezek a tényezők is szerepet játszottak abban, hogy a városban a Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) járműjavító üzemet és üzletvezetőséget is működtetett. Az 1895-ben létesített szombathelyi vasúti üzletvezetőség felügyelete alá került a Dunántúl jelentős része. A pécsit majd csak 1913-ban szervezték meg, ezután a szombathelyi hatásköre csupán az Észak- és Nyugat-Dunántúlra terjedt ki.⁶¹ Nem sokkal a trianoni béke aláírása előtt, 1920. április 1-jén a szombathelyi üzletvezetőség hatáskörébe került a Pozsony-Ligetfalu (Petržalka) és Vulkapordány (Wulkaprodersdorf) közötti vasútvonal; a nyugat-magyarországi területvesztések következtében csak rövid időre.⁶²

A vizsgált térségben működő vasúttársaságok közül az államvasutak után az Osztrák–Magyar Monarchia legnagyobb magánvállalkozását, a Déli Vasutat (teljes nevén: Császári és Királyi Szabadalmazott Déli Vaspálya-társaság) kell kiemelni.

57 Hoffmann, 1909. 3–119. és térképmelléklet.

58 Új gyorsvonatok. In: *Soproni Hírlap*, 1896. február 22. 3.; A déli vasút és a millennium. In: *Soproni Hírlap*, 1896. március 7. 3.; Új gyorsvonat-összeköttetések Budapest–Graz és Budapest–Berlin között. In: *Vasúti és Közlekedési Közöny*, 1901. május 3. 691.

59 Thirring, 1912. 366–369.

60 Frisnyák, 2013. 13–14.

61 Kövér, 1995. I. köt. 60.

62 Változás az üzletvezetőség területi beosztásában. In: *Hír*, 1920. április 25. 5.

Fővonalai a Bécset Olaszországgal, Magyarországgal, az Adriával – és csak néhány várost kiemelve –, Trieszttel, Fiumével, Innsbruckkal, Grazcal, Ljubljanával, Zágrábbal, Budapesttel stb. kötötte össze.⁶³ A Déli Vasút egyik fővonala (Lajtaszentmiklós [Neudörfl an der Leitha] – Sopron – Bük – Szombathely – Vasvár – Nagykanizsa) átszelte a Nyugat-Dunántúlt, és a vasúttársaság üzemeltette még a Szombathely–Kőszeg vasútvonalat is.⁶⁴ A Déli Vasút Balaton expressz névvel luxusvonatot közlekedtetett csupa első osztályú kocsikkal Bécs és Budapest között a Bécs Südbahnhof – Sopron Déli pályaudvar – Szombathely – Nagykanizsa – Székesfehérvár – Budapest Déli pályaudvar útirányon.⁶⁵

A Nyugat-Dunántúlon volt még vonala a GYSEV-nek, valamint még számos HÉV-nek. A GYSEV üzemeltette a saját győr–sopron–ebenfurti vasútvonalán kívül még a Celldömölk – Répcelak – Fertőszentmiklós – Pomogy (Pamhagen) – Nezsider (Neusiedl am See) – Pándorfalu vaspályát is.⁶⁶

Az első világháború után meghúzott új határok számos nyugat-dunántúli vasútvonalat kettévágtak, felszabdaltak vagy megcsonkítottak. A területvesztések következtében a Magyarországot Ausztriával összekötő vasútvonalak mindegyikén rövidült a magyar szakasz. A vizsgált térségben esetenként olyan abszurd helyzetek álltak elő, mint például a két magyar várost, Kőszeget és Sopront vagy Kőszeget és Csepreget összekötő vasútvonalak esetében, amelyek – az osztrák vasúthálózat-hoz való kapcsolódás nélkül – Ausztriához kerültek; vagy a Sopron–Kismarton–Pozsony vaspálya feldarabolása, amelyen három ország osztozott. Ugyancsak nem kapcsolódott az ausztriai vasúthálózat-hoz a kettévágott Szombathely – Rohonc (Rechnitz) – Felsőőr – Pinkafő és a Körmend – Németújvár (Güssing) vasútvonal sem. A határmeghúzásoknál a vonzaskörzetek, valamint a vasútvonalak rentábilis működtetésének szempontjai nem, vagy csak kevésbé érvényesültek.

Kettévágott vasútvonalak:

Fővonalak:

- Budapest – Győr – Hegyeshalom – Pándorfalu – Bruck – Bécs
- Győr – Sopron – Darufalva (Drassburg) – Vulkapordány – Lajtaújfalu (Neufeld an der Leitha) – Ebenfurt
- Nagykanizsa – Vasvár – Szombathely – Sopron – Ágfalva – Nagymarton – Bécsújhely – Bécs
- Szombathely – Körmend – Szentgotthárd – Gyanafalva – Graz

63 Nagy, 1995. 18.

64 A Kőszeg–Szombathelyi HÉV és a Déli Vasút szerződésére vonatkozóan lásd: Kövér, 1995. II. köt. 163–164.

65 A luxusvonat – luxus árkakkal. In: *Hír*, 1920. január 30. 3.; Új menetrend. In: *Vasvármegye*, 1920. február 8. 3.; Vonat indulás Szombathelyről. In: *Hír*, 1920. február 13. 4.; Vonat érkezés Szombathelyre. In: *Hír*, 1920. február 14. 4.

66 Horváth, 2019. 123.

Mellékvonalak:

- Szombathely – Répcelak – Csorna – Hegyeshalom – Pozsony
- Celldömölk – Répcelak – Fertőszentmiklós – Pomogy – Nezsider – Pándorfalu
- Szombathely – Rohonc – Felsőőr – Pinkafő
- Körmend–Németújvár

Felszabdalt vasúti mellékvonalak:

- Sopron – Vulkapordány – Kismarton – Sérc (Schützen am Gebirge) – Nezsider – Pándorfalu – Pozsony
- Kőszeg – Felsőlászló (Oberloisdorf) – Felsőpulya – Sopron
- Kőszeg – Felsőlászló – Csepreg – Bük – Sárvár

Teljes egészében elszakított vasúti mellékvonalak:

- Sérc – Szentmargitbánya-Ruszt (Sankt Margarethen im Burgenland-Rust)
- Felsőőr – Tarcsa (Tatzmannsdorf) – Felsőlövő (Oberschützen)

A vizsgált térség vonatkozásában a határváltozások által leginkább érintett vasúttársaságok a Déli Vasút, amelynek vasútvonalai négy államhoz (Ausztria, Magyarország, Olaszország, Szerb–Horvát–Szlovén Királyság) kerültek,⁶⁷ a MÁV, a GYSEV, valamint még néhány HÉV volt. Az ország területvesztéseinek és az átrendezéseknek a következtében a MÁV Szombathelyi Üzletvezetőségének a vonalhálózata az 1914. évi 1655,2 kilométerről⁶⁸ 1920-ban 1297 kilométerre csökkent, ezt a pályahosszat az akkori hét üzletvezetőség közül csak a pécsié haladta meg.⁶⁹ Szombathely vasúti csomópont jelentősége a trianoni békeszerződés utáni új helyzetben is megmaradt. Fontos voltát bizonyítja, hogy rajta haladt át a Prága (Praha) – Brünn (Brno) – Pozsony – Nagykanizsa – Zágráb – Adria, a Bécs – Sopron – Nagykanizsa – Budapest, a Bécs – Sopron – Nagykanizsa – Barcs – Eszék és a Graz – Győr – Budapest vasúti összeköttetés. Utóbbi útirányon a MÁV, a másik hármon a Déli Vasút közlekedtetett nemzetközi gyorsvonatokat. A vasúti gócpont forgalma azonban jelentősen visszaesett. Míg 1912-ben naponta 90 személyszállító vonat indult, illetve érkezett a szombathelyi vasútállomásra,⁷⁰ addig 1920 novemberében hétköznapi csupán 36,⁷¹ és 1923-ban is még csak 52.⁷² Utasforgalma 1930-ban (1 896 301 fő)⁷³ sem érte még el a már említett 1908. évit (2 099 079 fő).⁷⁴

67 A Délivásút szanalása. In: *Hír*, 1920. november 26. 3.

68 Kövér, 1995. I. köt. 61.

69 A MÁV Hivatalos Lapjára hivatkozva közli Mezei, 2009. 73.

70 Kalocsai, 2020b 235.

71 Személyvonatok érkezése és indulása Szombathely állomáson. In: *Vasvármegye*, 1920. november 28. 5.;

Személyvonatok érkezése és indulása Szombathely állomáson. In: *Vasvármegye*, 1920. december 10. 4.

72 Új vasúti menetrend. In: *Vasvármegye*, 1923. szeptember 23. 3.; A vonatok érkezés és indulása. In: *Hír*, 1923. október 24. 4.

73 Közel kétmillió utas fordult meg 1930-ban a szombathelyi állomáson. In: *Hír*, 1931. január 18. 2.

74 Thirring, 1912. 366–369.

Az érintett államok 1923-ban egyeztek meg a Déli Vasút újjászervezéséről, amelynek új neve Duna–Száva–Adria Vasúttársaság (DSZA) lett,⁷⁵ a köznyelvben viszont tovább élt a korábbi elnevezés (Déli Vasút). Ausztria már 1924. január 1-jétől állami tulajdonba vette és a Bundesbahnen Österreichs (BBÖ, Osztrák Szövetségi Vasutak) kezelésébe adta a szóban forgó vasúttársaság osztrák területen lévő vonalait.⁷⁶ A magán-vasúttársaságot Magyarországon 1932. július 1-jén vették állami kezelésbe, az alkalmazottak, a járműpark stb. a MÁV-hoz került.⁷⁷ A nyugat-dunántúli vonalhálózatát a személyzettel együtt a MÁV Szombathelyi Üzletvezetőségének a hatáskörébe vonták.⁷⁸ A saint-germaini béke kitért a GYSEV-re is, biztosította a vasúttársaság egységes üzemeltetését, amely továbbra is magyar érdekeltségű vállalat maradhatott.⁷⁹

A trianoni békeszerződés életbe lépése után többször folytattak osztrák–magyar kétoldalú tárgyalásokat és kötöttek megállapodásokat a vasúti személy- és teherforgalom fenntartására, azok díjszabására valamennyi érintett vaspályára vonatkozóan. Meg kellett állapodni a magyar vasúttársaságok osztrák területen lévő szakaszainak tulajdonjogáról, a magyar állampolgároknak például Kőszegről Sopronba, illetve az osztrák állampolgárrá lett felsőpulyaiaknak, rőtfalvaiaknak (Rattersdorf) stb. magyar területen át (Kőszeg–Felsőpulya–Sopron vasútvonalon) a tartományi székhelyre, Kismartonba vagy a fővárosba, Bécsbe való utazhatásáról.⁸⁰ A szóban forgó Kőszeg és Sopron közötti vaspálya tulajdonját végül Ausztria kapta meg 1929-ben.⁸¹

Az új osztrák–magyar határon átmenő vasúti forgalomra vonatkozó államközi szerződést Ausztriának és Magyarországnak csak 1930-ban sikerült kötnie, amit 1931-ben iktattak törvénybe (1931. XXIII. törvénycikk). „A nyugatmagyarországi viszonyoknak, s különösen Sopron város és vidéke ügyének utólagos rendezése folytán” a kölcsönös vasúti forgalom kérdéseiben „a két kormány sokáig nem tudott megegyezési alapot találni. Ismételt tárgyalások és kölcsönös közeledés után végre sikerült mindkét kormány részére elfogadható megállapodást kidolgozni” – olvasható a törvénycikk indoklásában.⁸²

75 Frisnyák, 2001. 160–161.; Nagy 1995. 23.; A „Déli Vasút”. In: *Hír*, 1923. október 18. 3.

76 Lovas, 1997. 320.

77 Nagy, 1995. 23.; A Déli Vasút államosítása. In: *Hír*, 1932. május 29. 4.; Akadályok a Délivasút és a MÁV egyesítése körül. In: *Hír*, 1932. június 9. 3.; Teljesen elő van készítve a Délivasút átvétele. In: *Vasvármegye*, 1932. június 10. 3.; Serény készülődés a Déli Vasút átvételére. In: *Hír*, 1932. június 28. 1.

78 A Déli Vasút. In: *Hír*, 1932. június 14. 3.

79 Frisnyák, 2001. 151.

80 A „magyar–osztrák személy- és podgyászforgalom”. In: *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1923. május 20. 205.; Rendezik a burgenlandi forgalom vasúti tarifáit. In: *Vasvármegye*, 1926. április 13. 1.; Locsmándi, 2009. 141.; Horváth, 2020. 198–206.; Kalocsai, 2019a 10.

81 A kőszeg–soproni vasút ügye a Népszövetség előtt. In: *Vasvármegye*, 1928. szeptember 2. 4.; A kőszeg–soproni vasút magyar vonalainak tulajdonját Ausztria kapta meg. In: *Vasvármegye*, 1929. július 27. 3.

82 1931. évi XXIII. törvénycikk indokolása a Budapestben 1930. évi június hó 30-án kelt magyar–osztrák vasúti forgalmi államszerződés beikellyezéséről. In: *Ezer év törvényei*. <https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=93100023.TVI&targetdate=&printTitle=1931.%20%C3%A9vi%20XXIII.%20t%C3%B6rv%C3%A9nyek%20indokol%C3%A1sa&dbnum=77&referer=1000ev> (letöltés: 2022. február 6.).

Ugyanakkor nem alakult kedvezően a Kőszeg – Felsőlászló – Locsmánd (Lutzmannsburg) – Csepreg – Bük – Sárvár vasút ügye. A kőszeg–csepregi törvényhatósági út Magyarországon maradt, amely a korabeli viszonyok között nem tudta kiváltani a vasutat. Kőszeg város 1923-ban dr. Hankiss János államtitkárhoz,⁸³ 1925-ben pedig Bethlen István miniszterelnökhöz intézett egy-egy memorandumot, amelyekben a magyar kormány segítségét kérték, hogy a település a trianoni békeszerződés következményeként kialakult súlyos gazdasági helyzetéből ki tudjon lábaltani. A beadványokban fontos szerepet kapott a felszabdalt vasútvonalak keltette problémák orvoslási javaslata.⁸⁴ A probléma – a Kőszeg és Csepreg közötti könnyített vasúti utazás zárt kocsiügye – még 1929-ben is megoldatlan volt,⁸⁵ és az is maradt, mert Ausztria 1933. május 15-től az osztrák szakaszon, Felsőlászló és Locsmánd között megszüntette a vasúti forgalmat. A MÁV a későbbiekben nem tudott Sárvár és Csepreg felől Kőszegre és viszont vonatot járatni.⁸⁶ A kőszegieket nehezményezték még azt is, hogy Bécs és Sopron felől a postai küldeményeket nem a legrövidebb úton a „Wien–Sopron–kőszegi vasútvonal igénybevételével az úgynevezett Burgenlandon keresztül”, hanem kerülővel, Szombathelyen át szállítják, ezért azok később érnek célba. Pedig előbbi útvonal „nagyon meggyorsítaná a kézbesítést” – volt a korabeli véleményük.⁸⁷

A trianoni békeszerződés (306. cikk) vonatjáratási jogot biztosított az újonnan létrehozott csehszlovák államnak Pozsonyból Szombathelyen át Fiumébe, ugyanakkor a vesztes Magyarország nem kapott ilyen lehetőséget a szóban forgó adriai kikötő elérésére. Pedig Fiume az elcsatolásáig Magyarország egyetlen tengeri kikötője volt. A csehszlovák vonatátvezetési jog által érintett vasútvonalak: a Pozsony – Hegyeshalom – Csorna – Szombathely – Nagykanizsa – Murakeresztúr útirányon az Adriai-tenger felé, Fiumébe, valamint egy alternatív útirányon is, a Pozsony – Sopron – Bük – Szombathely vasútvonalon – továbbiakban az előző útiránnyal megegyezve – szintén az Adria felé. A békeszerződés 305. cikke előírta, hogy Csehszlovákia kívánalmára Magyarország köteles a Pozsony–Szombathely–Nagykanizsa vasútvonalat megjavítani.⁸⁸

E döntések háttérében az állt, mivel a csehek nem kapták meg hazánk nyugati területéből azt a korridorot, amely lehetővé tette volna az új délszláv állammal és az Adriai-tengerrel az összeköttetésüket, ezért Magyarországot kötelezték arra, hogy a Nyugat-Dunántúlon át biztosítsa a két ország közötti vasúti közlekedést.

83 Kőszeg város. In: *Kőszeg és Vidéke*, 1923. augusztus 12. 1.

84 Kőszeg város memoranduma a kormányhoz. In: *Kőszeg és Vidéke*, 1925. március 29. 1.; Kőszeg város süllyedése. IV. In: *Vasvármegye*, 1925. április 26. 5.

85 Aktuális nyilatkozatok Kőszeg gazdasági, kulturális és sportéletéről. In: *Vasvármegye*, 1929. március 31. 10–11.

86 A felsőlászló–locsmándi vonalon. In: *Vasvármegye*, 1933. május 7. 9.

87 Kőszeg város. In: *Kőszeg és Vidéke*, 1923. augusztus 12. 1.

88 1921. évi XXXIII. törvénycikk az Északamerikai Egyesült Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nikaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb–Horvát–Szlovén Állammal, Sziámmal és Cseh–Szlovákországgal 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés beikellyezéséről. 305–306. cikk. In: *Ezer év törvényei*; Eperjesi, 1994. 145., 156.

A feldarabolt Sopron–Pozsony vasútvonal jelentőségét növelte, hogy alternatíva lett a csehszlovákok számára az Adriával való vasúti kapcsolatban. Az 1922-ben forgalomba állított prága–zágrábi nemzetközi gyorsvonat, a „korridor-gyors” kezdetben a Prága – Brünn – Pozsony – Hegyeshalom – Szombathely – Nagykanizsa – Gyékényes – Zágráb útirányon közlekedett.⁸⁹ 1924-től a szóban forgó nemzetközi gyorsvonat már tovább közlekedett Sušak, illetve Fiume tengerparti településekig – az Adriához érve vált ketté a vonat. A szerelvény olyan közvetlen kocsit továbbított, amely továbbment Prágából a híres fürdővárosba, Karlovy Varyba (Karlsbad).

A DSZA üzemeltette Szombathely érintésével a csehszlovák fővárost az Adriával összekötő nemzetközi vonatokat,⁹⁰ akárcsak a Bécs – Sopron – Szombathely – Nagykanizsa – Budapest,⁹¹ a Bécs Südbahnhof – Sopron – Szombathely – Nagykanizsa – Barcs – Eszék,⁹² valamint a Bécs Südbahnhof – Sopron – Szombathely – Nagykanizsa – Barcs – Pécs útirányon közlekedőket is.⁹³ A térség legrangosabb vonata az 1920-as évek elején továbbra is a Déli Vasút Wien Südbahnhof – Sopron Déli pályaudvar – Szombathely – Nagykanizsa – Székesfehérvár – Budapest Déli pályaudvar útirányon közlekedő Balaton expressze volt.⁹⁴ A tehető, aranyláncokkal és drága ékszerekkel teli utasai miatt csak „láncos vonat”-nak, „láncos expressz”-nek nevezte a köznyelv.⁹⁵

A dualizmus korában a Monarchia két fővárosa, Bécs és Budapest között a fő vasúti közlekedési folyosó a Duna bal partján, Pozsonyon át vezetett. Magyarország területcsonkításai, Pozsony és a szóban forgó vasútvonal nagy részének (Dévényújfaló [Devínska Nová Ves] – Pozsony – Érsekújvár [Nové Zámky] – Párkány [Štúrovo] – Helemba [Chlaba] szakasz) elvesztése miatt az osztrák és a magyar főváros között a Győrön áthaladó összeköttetés felértékelődött. E vasútvonalnak csak rövid szakasza (Miklóshalma [Nickelsdorf] – Zurány [Zurndorf] – Pándorfalu) vezet át Burgenland északi csücskén, és alapvetően az átmenő nemzetközi forgalom biztosításában van azóta is nagy szerepe.⁹⁶

89 Közvetlen magyar–csehszlovák személy- és podgyászforgalom. In: *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1922. június 18. 185.; Prága–Zágráb Szombathelyen keresztül. Közvetlen vasúti forgalom Csehország és Jugoszlávia között. In: *Vasvármegye*, 1922. június 20. 3.; Július elején megindul a korridorvonat. In: *Vasvármegye*, 1922. június 25. 3.; Közvetlen magyar–cseh-szlovák személy- és podgyászforgalom. In: *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1923. szeptember 2. 118.

90 Cseh vasúti forgalom Magyarországon át. In: *Vasvármegye*, 1924. január 12. 3.; A Déli vasút új menetrendje. In: *Vasvármegye*, 1924. május 20. 2.; Megszűnt a korridor-gyorsvonat. A közvetlen kocsik ezután is járnak. In: *Vasvármegye*, 1924. szeptember 10. 3.; Holnap életbelép a téli menetrend. In: *Vasvármegye*, 1925. szeptember 30. 3.

91 Az éjjeli gyorsvonatok menetrendje. In: *Vasvármegye*, 1922. március 5. 5.; Déli vaspálya-társaság. In: *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1922. március 26. 1.

92 A DSZAV új menetrendje. In: *Vasvármegye*, 1927. február 23. 3.

93 Új éjjeli személyvonati összeköttetés Pécs–Szombathely–Bécs között. In: *Dunántúl*, 1930. április 29. 3.; Pécs–Bécs: Hat és fél óra. Vasárnap lép életbe az új nyári menetrend. In: *Dunántúl*, 1938. május 12. 3.

94 Kalocsai, 2019c 20.; Új menetrend. In: *Vasvármegye*, 1920. február 8. 3.; Beszüntetett expresszvonat. In: *Vasvármegye*, 1920. szeptember 8. 3.

95 A láncos expresszen. In: *Vasvármegye*, 1921. január 22. 2.

96 Az első államvasúti gyorsvonat Bécsbe. In: *Budapesti Hírlap*, 1920. április 8. 7.; A Romániával való közvetlen vasúti személyforgalom. In: *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1920. október 31. 15.; Forgalmi egyezmény

A dualizmus korában megszokottá vált, hogy átszállás nélkül, közvetlen vonatokkal lehetett Szombathelyről Grazba utazni, ez a lehetőség az első világháború után is megmaradt.⁹⁷ 1921-ben a MÁV által közlekedtetett nemzetközi gyorsvonatok sorában ott található a Budapest – Győr – Szombathely – Szentgotthárd – Graz útirányon közlekedő is.⁹⁸ A Monarchia felbomlása után a Budapestről Győrön át Bécsbe, a Budapestről Nagykanizsa, Szombathely és Sopron érintésével Bécsbe, a Budapestről Szombathelyen keresztül Grazba, valamint a Bécsből a Nyugat-Dunántúlon (Sopronon, Szombathelyen és Nagykanizsán) át Horvátországba (Eszék) és a Dél-Dunántúlra (Pécs) vezető fő vasúti közlekedési folyosók tovább működtek az 1920-as években.

Repülés

Miután Olaszország 1915-ben hadat üzent korábbi szövetségeseinek, az Osztrák–Magyar Monarchiának, az Isonzó bal partján fekvő Görzből⁹⁹ a repülőszázadot biztonságosabb helyre kellett áttelepíteni. Szombathely kiválasztásában nemcsak a repülés szempontjából kedvező adottságai, hanem a védelmi tényezők, a Monarchia belsejében való elhelyezkedése is szerepet játszott. 1915-től megkezdődött a szombathelyi repülőtér kiépítése, amelynek a légtér ellenőrzésében, védelmében, valamint a pilótaképzésben volt szerepe, és ahol időjárásjelző állomás is létesült.¹⁰⁰ Szombathely 1918-ra Bécsújhely és Graz után a Monarchia harmadik legnagyobb katonai légi kiképzőközpontjává vált.¹⁰¹

A vizsgált térség északi csücskét átszelte az a légi folyosó, amelyet az 1918. július 4-én megindult rövid életű légipostajáratok használtak Bécs és Budapest között.¹⁰² Az első világháború után felvetődött a menetrend szerinti légi utasszállítás kiépítése hazánkban is, a szombathelyi katonai repülőtér polgári használata. 1920. február 11-én megalakult a Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT). A szombathelyi repülőtér e légitársaság tulajdonába került.¹⁰³ A kiépülő légi hálózat egyik állomásának a vizsgált térségből Szombathelyt gondolták.¹⁰⁴

Magyarország, Ausztria és Románia közt. In: *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1920. december 26. 49.; Menetrendváltozás a MÁV-on. In: *Budapesti Hírlap*, 1922. január 22. 8.

97 Vasúti forgalom. In: *Vasvármegye*, 1919. szeptember 3. 3.; Új menetrend. In: *Vasvármegye*, 1920. február 8. 3.

98 A magyar kir. államvasutak vonalain 1921. évi június hó 1-je óta közlekedő gyorsvonatok részletes menetrendje. In: *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1921. május 29. 112.; Új menetrend a MÁV vonalain. In: *Vasvármegye*, 1922. május 15. 7.

99 Görz az első világháború után Gorizia néven Olaszországhoz került. A város (szlovénül: Gorica) keleti része és a repülőtér a második világháború után meghúzott olasz–jugoszláv határ következtében ma Szlovénia része.

100 MNL VAML, Szombathelyi Építési Vállalkozók műszaki iratai. Szombathelyi Járás. Szombathelyi repülőtér tervrajzai, 37–39. d.; Czírók, 2006. 29–30.; Révész, 2009. 62., 66.; Kalocsai, 2019b 8–16.

101 Révész, 2009. 64.; Kalocsai, 2019b. 16.

102 Rév, 1968. 323–330.

103 Kalocsai, 2019b 21.

104 Kalocsai, 2020a 3.

A tervet végül a MAEFORT valósította meg, és személyszállítással egybekötött rendszeres légi postajáratot indított 1921-ben a Budapest (Mátyásföld) – Szombathely légi útvonalon – először május 28-tól csak próbaként, majd november 7-étől ténylegesen. (A tárgyalt időszakban gyakran összefonódott a légi posta- és a személyszállítás.) A repülőgépek a postai küldeményeken kívül az országos napilapok reggeli kiadásait is elvitték Szombathelyre. A korabeli információáramlás szempontjából rendkívül nagy jelentőségű volt, hogy a hajnali fővárosi újságokat a nyomdából való kikerülésük után körülbelül 3 órával már Vasban is olvashatták. Ha utasokat is szállított a járat, a viteldíj személyenként 5000 koronába került. A MAEFORT által üzemeltetett légi járatok menetideje 2 óra volt. Útközben Győrbe és Pápára ejtőernyővel dobták le a postát. Budapestről utóbbi városokba légi postán csak küldeni lehetett a küldeményeket, azokban feladni nem. Sopront, ahol az északnyugat-dunántúli térség postaigazgatósága volt, úgy kapcsolták be a légi postába, hogy Szombathely és a szóban forgó vármegyeszékhely között expressz- vagy személyvonattal továbbították a légi posta-küldeményeket. A MAEFORT 1921 elején bővítette szolgáltatásait és a Budapest–Szombathely viszonylaton kétórás menetidővel bevezette a nem menetrendszerű személyszállítást, későbbi elnevezéssel a légitaxit. Az utasnak a repülési szándékát és annak pontos időpontját 24 órával előbb be kellett jelentenie az illetékes repülőtéren. Egy útra a menetjegyért 10 000, a menettértiért pedig 18 000 koronát kellett fizetni.¹⁰⁵ A szombathelyi polgár „most már nem kénytelen egyszerű, közönséges expresszvonaton utazni, mehet repülőgépen is” – írta büszkeséggel a *Vasvármegye* újságírója.¹⁰⁶

A kibontakozó nyugat-dunántúli repülés fejlődése azonban hamar megakadt. Ugyanis a trianoni békeszerződés (131. cikk) repülési tilalmat rendelt el Magyarország számára, ezért betiltották, megszüntették a légi közlekedést. A repülési, valamint a légi járművek gyártására, behozatalára és kivitelére vonatkozó tilalom – a ratifikálást követően – 1921. július 26-án lépett életbe. Hazánk teljes repülőgéppályáját meg kellett semmisíteni.¹⁰⁷ A vasi sajtó is közölte a felhívásokat, hogy a megsemmisítés érdekében minden légi járművet, repüléssel kapcsolatos anyagot és műszert lefoglalás végett be kell jelenteni.¹⁰⁸ „Összerombolják azokat az értékes és tisztán polgári gépeket, amelyekkel eddig a szombathelyi és a szegedi postaforgalmat bonyolították le” – sajnálkozott a *Vasvármegye* újságírója.¹⁰⁹ A trianoni békeszerződés előírásának megfelelően 1921. április 1-jével megszűnt a MAEFORT, ez a budapest–szombathelyi légi postajárat és a légitaxi-szolgáltatás leállítását is jelentette.¹¹⁰ A Budapest–Szombathely légi folyosó működésében közel másfél éves üzemszünet következett be.

105 Kalocsai, 2019b 21–23.

106 Ki akar Pestre repülni? In: *Vasvármegye*, 1921. február 25. 2.

107 Frisnyák, 2001. 158.; Bakos–Czigler–Harangozó, 2009. 37.

108 Miért szünetel a repülőposta? In: *Vasvármegye*, 1921. szeptember 28. 3.; Rendelet a légi járművek bejelentéséről és lefoglalásáról. In: *Vasvármegye*, 1921. október 22. 3.

109 Miért szünetel a repülőposta? In: *Vasvármegye*, 1921. szeptember 28. 3.

110 A Magyar Aeroformalmi Rt. felszámolása. In: *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1922. február 5. 36.; Frisnyák, 2001. 157.

Kara Jenő légiforgalmi főfelügyelő már a repülési tilalom idején foglalkozott azzal, hogy annak feloldása után miként kellene a hazai légi közlekedési hálózatot kiépíteni. Koncepciójában a Budapest-központúságból és Magyarországra fő közlekedési folyosóiból indult ki. Elképzelésében fontos szerepet kapott a szombathelyi légikikötő is, mert kedvező fekvése miatt nemcsak a belföldi, hanem a kiépülő nemzetközi légi forgalomba (személy-, posta- és áruszállítás), a Budapest–Graz légi viszonylatba is könnyen bevonhatónak gondolta.¹¹¹ A légügyi szakemberek nagyon fontosnak tartották, hogy a repülési tilalom feloldása után Magyarországot mielőbb be tudják kapcsolni a nemzetközi légi hálózatba. Ezért még a légi közlekedés engedélyezése előtt – többek között – a következő, Vas vármegye székhelyét is érintő útvonalra kértek repülési engedélyt: München – Szombathely – Budapest – Debrecen – Odessa.¹¹²

1922. november 17-én oldották fel Magyarország esetében a repülési, valamint a légi járművek gyártására, behozatalára és kivitelére a tilalmat – csak polgári vonatkozásban.¹¹³ A szombathelyi repülőtér a létesítményeivel együtt a Magyar Légiforgalmi Rt. (MALERT) tulajdonába került.¹¹⁴ A repülési tilalom feloldására számítva már 1922. március 1-jével felállították a szombathelyi repülőtér-gondnokságot, amely a légügyi közigazgatás elsőfokú hatósági szerveként működött. Területi hatásköre a csendőrkerületével megegyezve Sopron, Vas és Zala vármegyékre terjedt ki. Megszervezésére azért is szükség volt, hogy a rejtett légierő alakulatainak elhelyezéséhez polgári színezetű repülőtéri szolgálatot biztosítsanak. Ugyanis a polgári repülés egyik fontos céljának tartották, hogy elősegítse majd a katonai újraindítását, ha az aktuálissá válik.¹¹⁵

1923-ban ismét megkezdődött a pilótaképzés Szombathelyen.¹¹⁶ Még ez év júniusában Magyarország és Ausztria légiforgalmi megállapodást kötött, hogy egy magyar és egy osztrák légitársaság megindíthassa menetrend szerinti járatát Bécs és Budapest között.¹¹⁷ A nemzetközi légi forgalom megnyitása miatt a két országnak ki kellett jelölnie a légi útvonalakat és azok határkapuit is az új osztrák–magyar határon. A légi határkaput a Budapest–Bécs légi folyosón Oroszvártól nyugatra, a budapest–grazin pedig Szombathelytől nyugatra állapították meg.¹¹⁸ Mindkét légi útvonal átvezetett Burgenland felett. A MALERT 1923. július 30-án helyezte üzembe a Budapest–Bécs légi járatát.¹¹⁹

111 Kara, 1921. 94–97.

112 Petróczy, 1922. 141.; Rév, 1979–1980. 360–361.

113 Frisnyák, 2001. 159.; Feloldották a légi forgalmi tilalmat. In: *Budapesti Hírlap*, 1922. november 19. 5.; Feloldották Magyarországot a légiforgalmi tilalom alól. In: *Vasvármegye*, 1922. november 19. 1.; Megszűnt a légi tilalom. In: *Vasvármegye*, 1922. december 1. 3.

114 Révész, 2009. 100.

115 Bakos–Czigler–Harangozó, 2009. 131., 157., 158.; A szombathelyi repülőtér gondnokság. In: *Vasvármegye*, 1924. december 21. 4.

116 Révész, 2009. 98.

117 Frisnyák, 2001. 161.

118 Som, 2020. 49, 62.

119 Frisnyák, 2001. 161.

A hazai repülés újraindítása után még nem közlekedtek azonnal sem légi-posta-, sem mentrendszerű polgári légi járatok Vas vármegye székhelyéről. Az Aeroexpress Légitforgalmi Rt.-től viszont lehetett alkalmi járatokat rendelni. Ennek köszönhetően például 1923 májusában gróf Mikes János szombathelyi római katolikus megyéspüspök repülővel utazhatott hivatalos jelentéstételre Rómába és vissza is.¹²⁰ Egy sajtóhíradás szerint már 1925 nyarára tervezték a Szombathely és Budapest közötti légi járat beindítását.¹²¹ A MALERT 1926-ban kapott engedélyt a Budapest–Graz vonalra, amelyen a légi forgalmat még az év októberében be is indították. Budapestről (Mátyásföld) Tata–Kisbér–Szombathely útirányon át repültek a gépek a stájer fővárosba. A járat rentábilisabbá tétele érdekében a légitársaság kérte a közlekedésügyet is felügyelő Kereskedelemügyi Minisztériumot, hogy a járat oda- és visszaútbán Szombathelyen is leszállhasson, mert Vas vármegye székhelyéről élénk személyforgalmat reméltek.¹²²

A törekvés azonban nem járt sikerrel, sőt 1928 végén a budapest–grazi légi járatot le is állították.¹²³ 1928. július 1-jétől viszont utasszállító és futárposta repülőgépek kaptak engedélyt, hogy Bécs és Szombathely között repüljenek.¹²⁴ Az egykorú fényképek tanúsága szerint az Österreichische Luftverkehrs Aktiengesellschaft (ÖLAG) még a Deutsche Luft Hansától is bérelt repülőgépeket, hogy a forgalmat Szombathelyre fenn tudja tartani.¹²⁵ 1929. április 3-án pedig ismét légi postajárat indult – kétórás menetidővel – Budapest (Mátyásföld) és Szombathely között.¹²⁶ A polgári légi közlekedés a Nyugat-Dunántúlon jó pár évvel a repülési tilalom feloldása után, csak az 1920-as évek végére állt helyre. A szombathelyi légikikötő a második világháborús elpusztításáig Magyarország egyik legfontosabb repülőterének és pilótaképzési bázisának számított.

Burgenland

Az új osztrák tartomány, Burgenland számára kedvezőtlen tényezőnek számított, hogy a jelentősebb városok, a közlekedési (vasúti, közúti) csomópontok Magyarországon maradtak, valamint kezdetben nem rendelkezett észak–déli közlekedési folyosóval sem. Burgenland észak–déli közúti összeköttetését csak 1929-ben való-

120 Kalocsai, 2019b 40–42.; Mi történt a magyar aviatikában? In: *Repülés*, 1923. 1. sz. 4.; Mikes püspök légiútja Rómába. In: *Autó*, 1923. 10. sz. 26.; Mikes püspök légiútja Rómába és vissza. In: *Autó*, 1923. 11. sz. 27–28.; A magyar kereskedelmi aviatika első esztendeje. In: *Repülés*, 1924. 2. sz. 2.

121 Légi járat Szombathely és Budapest között. In: *Zalai Közlöny*, 1927. február 27. 2.

122 Tegnap indult meg a légiforgalom Budapest és Grác között. In: *Vasvármegye*, 1926. október 16. 3.; Szombathely nem kap légi postát. In: *Hír*, 1926. október 17. 5.; Személyszállító repülőjáratok lesznek Grác–Szombathely–Győr és Budapest között. In: *Nyugatmagyarország*, 1927. december 12. 2.

123 Som, 2020. 62.

124 Kalocsai, 2019b 45.; Utasszállító repülőgép közlekedik Wien és Szombathely között. In: *Dunántúli Esti-lap*, 1928. július 1. 2.

125 MNL VAML, Nagy Géza hagyatéka; Kalocsai 2019b 45–47.

126 Kalocsai, 2019b 52.; Légi forgalom Budapest és Szombathely között. In: *Dunántúli Esti-lap*, 1929. március 31. 4.; Szombathely és Budapest légi forgalma máris élénk. In: *Hír*, 1929. április 4. 1.

sították meg,¹²⁷ ilyen irányú vasútvonal azóta sem épült. Az Ágfalva és Szentgottárd közötti elszakított hosszú nyugat-magyarországi területen nem volt kapcsolódás az osztrák vasutakhoz, csupán a magyarhoz. Ennek számos következménye volt, például Dél- és Közép-Burgenland magyarul tudó lakosai az 1920-as évek első felében a hajnali, Szombathely és Pinkafő között közlekedő vonaton szállított Vasvármegye napilapból értesülhettek legelőször a világ eseményeiről. A magyar sajtótermék hamarabb eljutott hozzájuk, mint a Bécsben vagy Grazban kiadott osztrák újságok.¹²⁸ Csak 1925 végén nyitották meg a Pinkafő–Friedberg 13,5 kilométer hosszú vonalszakaszt, ezáltal a Szombathely–Pinkafő vaspálya kapcsolódott az osztrák vasúthálózathoz a Graz–Friedberg–Bécsújhely vasútvonalon keresztül.¹²⁹ Az osztrák kezelésbe került¹³⁰ szombathely–pinkafői vaspályának volt egy szárnyvonala: a felsőőr–tarcsa–felsőlövői. A vasiak továbbra is rendszeresen utaztak mindkét szóban forgó vasútvonalon, például Tarcsafürdőre.¹³¹ Az új osztrák–magyar határral kettévágott Körmend–Németújvár vasútvonal sem kapcsolódott az ausztriai vasúthálózathoz. Trianon után egy ideig az osztrákok komolyan foglalkoztak a vasút Németújvártól Nagyfalváig (Mogersdorf), mintegy 21 kilométeres meghosszabbításának tervével, végül 1931-ben elvetették.¹³² A szóban forgó Körmend–Németújvár vasútvonal Strém (Strem) és Németújvár közötti szakaszának kezelését 1926. november 1-jétől vette át a BBÖ.¹³³ Az új határhúzás által érintett vasútvonalakon megváltoztak az utazások fő irányai is, például a Pozsony–Sopron vasút forgalma a két végpont helyett – Pándorfalun és Vulkapordányon keresztül – egyre inkább Bécs felé irányult. (A vasúttársaságot, a Sopron–Pozsonyi HÉV-et 1933-ban az osztrák állam megváltotta.)¹³⁴ A szombathely–pinkafői vaspályáról a Friedbergig való meghosszabbítás után Graz, Bécsújhely és Bécs irányába nőtt meg a személyforgalom.

A vizsgált térséget hagyományosan átszelő közlekedési folyosókkal kapcsolatban megállapítható, hogy az új határok miatt módosult a már említett észak–déli közép-európai közlekedési folyosó (közúti, vasúti) útiránya, keletre elkerülte a legfiatalabb osztrák tartományt. A kelet–nyugati közúti és vasúti közlekedési folyosók (Budapest–Bécs, Budapest–Graz) is csak rövid szakaszon, a tartomány északi és déli végén vezettek át, és főleg a nemzetközi átmenő forgalomban volt szerepük,

127 Elkészült a burgenlandi észak–déli útkapcsolat. In: *Vasvármegye*, 1929. március 12. 6.

128 A vasmegyei állomások menetrendje. In: *Vasvármegye*, 1924. július 20. 5.; Megjavul lapunk burgenlandi expediciójának. In: *Vasvármegye*, 1926. február 9. 4.

129 November 15-én nyitják meg a pinkafő–friedbergi vasútvonalat. In: *Vasvármegye*, 1925. november 10. 3.

130 Osztrák kézbe került a szombathely–pinkafői vonal. In: *Vasvármegye*, 1922. január 3. 5.

131 Hangverseny Tarcsafürdőn. In: *Hír*, 1923. július 18. 3.; Szombathelyi művészek sikere Tarcsán. In: *Hír*, 1923. július 18. 1.; Tarcsafürdőre megkönnyítették a közlekedést. In: *Vasvármegye*, 1931. augusztus 9. 7.

132 Vasútépítés Burgenlandban. In: *Vasvármegye*, 1928. november 7. 3.; Új vasút Délburgenlandban. In: *Vasvármegye*, 1931. február 22. 7.; Új vasút építését követelték Délburgenlandban. In: *Vasvármegye*, 1931. március 10. 5.; Kétségessé válik a Németújvár–nagyfalvi vasútvonal megépítése. In: *Vasvármegye*, 1931. július 7. 6.; Ejtették a Németújvár–nagyfalvi vasút megépítésének tervét. In: *Vasvármegye*, 1931. október 5. 3.

133 A Körmend–Németújvár vonalrész az osztrákok veszik kezelésbe. In: *Hír*, 1926. október 6. 3.; Vasúti bizottsági tárgyalás Körmendben. In: *Vasvármegye*, 1926. október 5. 5.; Mezei, 2009. 91.

134 Horváth, 2020. 202–203.

akárcsak a Budapest–Bécs és a Budapest–Szombathely–Graz légi folyosóknak is, mivel az azokon közlekedő repülőgépek Burgenlandban le sem szálltak.

Összegzés

Az új határok Nyugat-Magyarország számos nagy múltú közlekedési folyosóját (közúti, vasúti) elszakították, kettévágták vagy feldarabolták. A Nyugat-Dunántúl fő közlekedési folyosói hagyományosan nemcsak a Kárpát-medence központjai (Esztergom, Székesfehérvár, Buda, Budapest), hanem Bécs felé is vezettek, valamint a római hódítás előtti időszaktól a 20. századig folyamatosan áthaladt rajta az észak–déli közép-európai közlekedési folyosó, a Borostyánkő út. A Balti-tengert az Alpokat megkerülve az Adriai-tengerrel összekötő közlekedési folyosó évszázadokon át Pozsonytól Sopronon és Kőszegen át haladt Szombathely felé. Az első világháborút lezáró békék ennek a nyugat-magyarországi szakaszát feldarabolták (Pozsony – Sopron – Kőszeg – Szombathely – Körmend – Zalalövő – Varasd), területén négy, a Pozsony és Kőszeg közötti szakaszon három állam osztozott. Ezért módosítani kellett a nyomvonalát, a továbbiakban elkerülte és ma is elkerüli Sopront és Kőszeg, ami ezek a városok számára kedvezőtlen következményekkel járt. A kelet-nyugati fő közlekedési folyosókon (Budapest–Bécs, Budapest–Graz) zsugorodott a magyar fennhatóságú rész. Összességében megállapítható, hogy a területvesztések következtében a Magyarországot Ausztriával összekötő közutak és vasútvonalak mindegyikén rövidült a magyar szakasz. Míg a Monarchia felbomlása előtt a csak belső határnak számító osztrák–magyar határ könnyen átjárható volt, a felbomlás után az átkelés körülményesebbé vált az útlevel- és vámvizsgálat miatt. A közlekedési csomópontok közül a legnagyobb szerepvétést Kőszeg és részben Sopron szenvedte el.

Trianon után több vasúttársaság (például Déli Vasút, Sopron–Pozsonyi HÉV) és vasútvonal sorsa megpecsételődött. Utóbbira a legjobb példa az új osztrák–magyar határ által felszabdalt Kőszeg–Csepreg–Sárvár vaspálya, amelynek ausztriai szakaszán – Felsőlászló és Locsmánd között – a forgalmat 1933-ban beszüntették. A továbbiakban a MÁV nem tudott vonatot járatni Kőszeg és Csepreg között. Amíg a DSZA-t 1932-ben állami kezelésbe nem vették, a Bécsből a Nyugat-Dunántúlon (Sopronon, Szombathelyen és Nagykanizsán) át Budapestre (például gyorsvonatok, egy-két évig a Balaton expressz), Horvátországba (Zágráb, Eszék) és a Dél-Dunántúlra (Barcs, Pécs) vezető vasúti közlekedési folyosók továbbra is jól működtek, jártak rajtuk nemzetközi gyorsvonatok is. A Monarchia felbomlása után Budapestre Győr érintésével Bécsbe, Budapestre Szombathelyen át Grazba továbbra is közlekedtek gyorsvonatok, de már útlevel- és vámvizsgálatlaltal.

A trianoni békeszerződés rendelkezése miatt közel másfél évre leállt a légi közlekedés, üzemszünet volt a Budapest–Bécs és a Budapest–Szombathely légi folyosókon. A bevezetett repülési tilalom csak kis mértékben befolyásolta a nyugat-dunántúliak, főleg a vasiak közlekedését, mivel a magas viteldíj miatt csupán kevesen vehették igénybe a szombathelyi légikikötőből induló vagy oda érkező utasszál-

lító repülőgépeket. A leállított légitávközlekedés csupán késleltette az információáramlást, ugyanis a vasúti közlekedésnek köszönhetően az újságok, a postai küldemények vasúton is eljutottak a Nyugat-Dunántúlra. Bizonyos irányokba viszont lelassult a postai küldemények célba jutása, például Sopronból Kőszegre. Ebben az esetben kerülővel, Szombathelyen át szállították azokat, és nem Ausztrián keresztül, az új államhatár által felszabdalt Sopron–Kőszeg vasútvonalon.

Az új osztrák tartomány, Burgenland közlekedésére kedvezőtlenül hatott, hogy a jelentősebb közlekedési (vasúti, közúti) csomópontok Magyarországon maradtak, és Burgenland kezdetben nem rendelkezett észak–déli közlekedési folyosóval sem, valamint számos vasútvonala nem kapcsolódott az ausztriai, csak a magyar vasúthálózathoz (például Körment–Németújvár stb.). Burgenland érdekeinek megfelelően (a tartományi székhely Kismarton, a főváros Bécs elérése szempontjából) kellett a közlekedési hálózatot megtervezni és kiépíteni. Az elemzés konklúziója, hogy az első világháborút lezáró békekövetkeztében a vizsgált térségben jelentősen megváltoztak a vonzaskörzetek, a közlekedési útvonalak és szokások.

Forrás- és irodalomjegyzék

1. Kiadatlan források lelőhelye

MNL GYMSML SL = Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megyei Levéltár Soproni Levéltára (Sopron)

MNL VAML = Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára (Szombathely)

2. Kiadott források és szakirodalom

Antalfy

1943 Antalfy Gyula: *A honi utazás története*. Bp., 1943.

Bakos–Czigler–Harangozó

2009 Bakos Attila – Czigler Klára – Harangozó Tamás: *A magyar repülés centenáriuma. 100 év eredményei*. Bp., 2009.

Bariska

2018 *Magyar Várostörténeti Atlasz*. 6. köt. Kőszeg. Írta, összeáll.: Bariska István, szerk.: Szilágyi Magdolna. Bp., 2018.

Beluszky

1990 Beluszky Pál: Magyarország városhálózata 1900-ban. In: *Tér – idő – társadalom*. Szerk.: Tóth József. Pécs, 1990. 92–129.

Borovszky

1898 *Vasvármegye*. Szerk.: Borovszky Samu. Bp., 1898. (Magyarország vármegyéi és városai.)

Czakó

1922 Czakó István: *Vas vármegye közigazgatási térképe*. M=1:150 000. Bp., 1922.

1922a Czakó István: *Moson vármegye térképe*. M=1:350 000. Bp., 1922.

1922b Czakó István: *Sopron vármegye térképe*. M=1:350 000. Bp., 1922.

Czére

1997 Czére Béla: *Magyarország közlekedése a 19. században, 1780–1914.* Bp., 1997.

2000 Czére Béla: *Magyarország közlekedése a 20. században.* I. köt. Bp., 2000.

Czirók

2006 Czirók Zoltán: *A polgári és katonai repülés kezdetei Szombathelyen, 1911–1921.* Szombathely, 2006.

Csanádi–Nagyvárad–Winkler

1974 Csanádi Norbert – Nagyvárad Sándor – Winkler László: *A magyar repülés története.* Bp., 1974.

Ember

1971 Ember Győző: A magyarországi és az erdélyi postaigazgatás a XVI–XVII. században. In: *Philatelica*, 1. (1971) 1. sz. 2–18.

Eperjesi

1994 Eperjesi László: Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1938 között. In: *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*, IX. (1988–1992) [1994] 141–180.

Ezer év törvényei

Ezer év törvényei. <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torvenyei>.

Frisnyák

2001 Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája, 1750–2000.* Bp., 2001.

2013 Frisnyák Zsuzsa: A vasút hatása a magyarországi városokra. In: *Korall*, 14. (2013) 52. sz. 5–20.

Glaser

1929 Glaser Lajos: Dunántúl középkori úthálózata. In: *Századok*, 63. (1929) 4–6. sz. 139–167., 7–8. sz. 257–285.

Hoffmann

1909 Hoffmann Alajos: *A magyar körvasút. Közlekedéspolitikai tanulmány.* Bp., 1909.

Horváth

2019 Horváth Csaba Sándor: *Két világrendszeren átívelő vasúti vállalat, a GYSEV.* In: *Történelmi Szemle*, 61. (2019) 1. sz. 123–147.

2020 Horváth Csaba Sándor: A GYSEV, Sopron környéki HÉV-ek és Trianon. In: *Közlekedés-és Technikatörténeti Szemle*, 3. (2020) 179–212.

Kalocsai

2018 Kalocsai Péter: A városi vasutak és a történetírás Magyarországon a kezdetektől napjainkig. In: Kalocsai Péter: *Közlekedés- és várostörténeti tanulmányok, 19–20. század.* Pécs, 2018. 9–22.

2019a Kalocsai Péter: Vasúti változások és hatásai az osztrák–magyar határ mentén az első világháború után. In: *Közlekedéstudományi konferencia, Győr. 2019. 03. 21–22.* Szerk.: Gaál Bertalan – Horváth Balázs – Horváth Gábor. [CD.] Győr, 2019. 1–17.

2019b Kalocsai Péter: *Gyors, gyorsabb, leggyorsabb. A szombathelyi polgári repülés története a 20. században.* Szombathely, 2019.

2019c Kalocsai Péter: Az első világháború utáni vasúti változások az osztrák–magyar határ mentén. In: *Közlekedéstudományi Szemle*, 69. (2019) 6. sz. 13–26. DOI: 10.24228/KTSZ.2019.6.2.

2020a Kalocsai Péter: A nyugat-dunántúli polgári repülés története a 20. században. In: *X. közlekedéstudományi konferencia, Győr. 2020. 10. 29–30.* Szerk.: Horváth Balázs – Horváth Gábor. Győr, 2020. 264–295.

2020b Kalocsai Péter: A trianoni béke hatása Vas vármegye közlekedésére. In: *Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle*, 3. (2020) 213–261.

Kara

1921 Kara Jenő: Légi forgalmi hálózatunk kialakulásának lehetőségeiről. In: *Az Aëro*, 8. (1921) 11. sz. 94–97.

Karoliny

1987 Karoliny Márton: *Vas megye közútjainak története a Borostyánkő úttól az E-65 Európa útig*. Bp., 1987.

Kovács

1997 *Magyar Vasúttörténet*. 5. köt. 1915-től 1944-ig. Szerk.: Kovács László. Bp., 1997.

Kövér

1995 Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen, 1895–1995. I. köt. *A szakszolgálatok tevékenységének története*. II. köt. *Vasútvonal történetek*. Szerk.: Kövér István. Szombathely, 1995.

Locsmáncsi

2009 Locsmáncsi Szabolcs: A határon átnyúló vaspálya. A GYSEV fejlődése és szerepe a határ menti kapcsolatokban Eisenstadt (Kismarton)–Sopron térségében. In: *Tér és Társadalom*, 23. (2009) 2. sz. 135–153.

Lovas

1971 Lovas Gyula: A soproni bérkocsis cég válsága (1845–1847). In: *Soproni Szemle*, 25. (1971) 3. sz. 252–259.

1997 Lovas Gyula: A Bécsújhely–Sopron vasútvonal 150 esztendeje. In: *Soproni Szemle*, 51. (1997) 4. sz. 306–335.

Majdán

2001 Majdán János: A magyar határ két oldalán 1918–1996 között. In: Majdán János: *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítés hatásáról a 19–20. században*. Pécs, 2001. 179–202.

2010 Majdán János: Mi veszett el Trianonban? In: *Honismeret*, 38. (2010) 5. sz. 31–35.

2014 Majdán János: *A közlekedés története Magyarországon, 1700–2000*. Pécs, 2014.

Mentes

1987 *Győr-Sopron megyei utak története*. Szerk.: Mentés Zoltán. Győr, 1987.

Mezei

2009 *A magyar vasút krónikája a XX. században*. Szerk.: Mezei István 2. kiad. Bp., 2009.

Munkás

1903 Munkás László: Az utolsó magyarországi főpostamester és kora, 1680–1700. In: *Gazdaságtörténeti Szemle*, 10. (1903) 385–403.

Murber

2019 Murber Ibolya: A burgenlandi impériumváltás 1918–1924. Kikényszerített identitásképzés és politikai erőszak. In: *Múltunk*, 64. (2019) 2. sz. 181–214.

2021 Murber Ibolya: *Nyugat-Magyarországtól Burgenlandig, 1918–1924. Határtörténetek az első világháború után*. Bp., 2021.

Nagy

1995 Nagy Tamás: A Déli Vasút rövid története. In: *Belvedere*, 7. (1995) 3–4. sz. 18–26.

2001 Nagy Tamás: Trianon és a magyar vasút. In: *Magyarország és Európa 1919–1939*. Szerk.: Döbör András – Kiss Gábor Ferenc. Szeged, 2001. 149–166.

Petróczy

1922 Petróczy István: Nemzetközi repülőtér nélkül életképtelen a magyar aviatika. In: *Az Aëro*, 9. (1922) 14. sz. 141–143.

Rév

1968 Rév Pál: Első légi postajáratunk 50. évfordulójára. In: *Közlekedéstudományi Szemle*, 18. (1968) 7. sz. 323–330.

1979–1980 Rév Pál: Adatok és tények az Aeroexpress Rt. történetéhez. In: *A Közlekedési Múzeum évkönyve*, V. (1979–1980) [1981] 359–377.

Révész

2009 Révész Tamás: *Repülőtér az Alpokalján. A szombathelyi katonai repülőtér története*. 2. kiad. Bp., 2009.

Romsics

2000 *Magyar történeti szöveggyűjtemény, 1914–1999*. I. köt. Szerk.: Romsics Ignác. Bp., 2000.

Simon

2017 *Magyar Várostörténeti Atlasz*. 5. köt. *Buda II. (1686–1848)*. Írta, összeáll.: Simon Katalin, szerk.: Szilágyi Magdolna. Bp., 2017.

Som

2020 Som Krisztián: *A magyarországi légi határforgalom és ellenőrzése*. I. köt. *A kezdetektől 1989-ig*. Bp., 2020.

A Soproni Kereskedelmi és Iparkamara főjelentése

1871 *A Soproni Kereskedelmi és Iparkamara főjelentése az 1866–1869-diki időszakra*. Sopron, 1871.

Széchenyi

1848 Széchenyi István: *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*. Pozsony, 1848.

Székely

2020 Székely Tamás: *The Agony of Historic Western Hungary and the Birth of Burgenland (1914–1921)*. In: *Studies on National Movements*, 6. (2020) 102–139.

Szilágyi

2014 Szilágyi Magdolna: Római utak a középkori Dunántúlon. Az utak nevei és szerepük a középkori térszervezésben. In: *Történelmi Szemle*, 56. (2014) 1. sz. 1–25.

Thirring

1912 *A magyar városok statisztikai évkönyve*. I. évf. *A Magyar városok országos kongresszusának iratai*. Szerk.: Thirring Gusztáv. Bp., 1912.

Tóth Endre

2004 Tóth Endre: Római utak Pannoniában. In: *Ókor*, 3. (2004) 1. sz. 43–48.

Tóth Ernő

2001 *Útjaink ezer éve*. Szerk.: Tóth Ernő. Bp., 2001.

Tóth I.

2020 Tóth Imre: *Két Anschluss között. Nyugat-Magyarország és Burgenland Wilsontól Hitlerig*. Pécs, 2020.

Tóth L.

1995 Tóth László: *Magyarország közútjainak története*. Bp., 1995.

Töpler

1903 *Dr. Töpler Kálmán Sopron sz. kir. város polgármesterének 1903. évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól.* Sopron, 1904.

Ujváry

2021 Ujváry Gábor: *„Hűség városa, légy hű őre önmagadnak.” Nyugat-Magyarország 1918–1921 közötti sorsa és a soproni népszavazáshoz vezető út.* Sopron, 2021.

PÉTER KALOCSAI

CHANGES OF THE TRANSPORT NETWORK IN WEST HUNGARY CAUSED BY THE TREATY OF TRIANON

Because of the peace treaties that ended the First World War, Hungary lost its western borderlands. In this area, the Austrian province of Burgenland was formed in 1922. The study presents and analyses in a complex way the impact of the new Austrian-Hungarian border on transport in the region. The new borders have taken away, cut in two or dismembered many of the long-established transport corridors (road and rail) of West Hungary. The main transport corridors of Western Transdanubia traditionally led not only to Budapest but also to Vienna, and the Central European transport corridor going from north to south, the Amber Road, passed through it. Thanks to the new state border, the latter area was shared by four states. Occasionally absurd situations arose, such as the railway lines connecting two Hungarian towns, Kőszeg and Sopron, or Kőszeg and Csepreg, being given to Austria without any connection to the Austrian railway network, or the splitting up of the Sopron–Kismarton (Eisenstadt)–Pozsony (Bratislava) railway, which was shared by three countries. Due to the terms of the Treaty of Trianon, air traffic stopped for almost a year and a half. Service halted on the Budapest–Vienna and the Budapest–Szombathely air corridors. The transport in the new Austrian province of Burgenland was also adversely affected by the fact that the major transport hubs (rail, road) remained in Hungary and initially it had no transport corridor going from north to south, and several of its railway lines were not connected to the Austrian railway network, only to the Hungarian. The conclusion of the study is that due to the treaties closing World War I agglomerations, transport routes and habits have greatly changed in the studied region.