

TÖRTÉNELMI SZEMLÉ

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA BÖLCSESZETTUDOMÁNYI KUTATÓKÖZPONT
TÖRTÉNETTUDOMÁNYI INTÉZETÉNEK FOLYÓIRATA

2019 | 1. SZÁM
LXI. ÉVFOLYAM

Sófalvi András
A Német Lovagrend várépítő tevékenysége a Barcaságban

E. Kovács Péter
A Habsburg hercegek szentföldi utazásai

C. Tóth Norbert
Tolvajok és rablók 1393-ban Szabolcs megyében

Pótó Júlia
Atlaszok és testek.
Anatómiai testkonstrukciók a 20. század elején

Turbucz Dávid
Horthy Miklós a fiumei Haditengerészeti Akadémián

Bartha Ákos
Bajcsy-Zsilinszky Endre fogságban és az ellenállás élén (1944)



TARTALOMJEGYZÉK

LXI. évfolyam, 2019. 1. szám

TANULMÁNY

Sófalvi András · A Német Lovagrend várépítő tevékenysége a Barcaságban	5
E. Kovács Péter · A Habsburg hercegek szentföldi utazásai	17
Pótó Júlia · Atlaszok és testek. Anatómiai testkonstrukciók a 20. század elején	39
Turbucz Dávid · „Mi tagadás, nem tartoztam a szorgalmas tanulók közé”.	
Horthy Miklós a fiumei Haditengerészeti Akadémián	61
Bartha Ákos · Bajcsy-Zsilinszky Endre fogságban és az ellenállás élén (1944)	75

MŰHELY

Kováts Antal András · A budapesti svájci képviselő története	115
Horváth Csaba Sándor · Két világrendszeren átívelő vasúti vállalat, a GYSEV	123

FORRÁS

C. Tóth Norbert · Tolvajok és rablók 1393-ban Szabolcs megyében	149
---	-----

KÉT VILÁGRENDSZEREN ÁTÍVELŐ VASÚTI VÁLLALAT, A GYSEV

HORVÁTH CSABA SÁNDOR

A RAILWAY COMPANY OVERARCHING TWO WORLD ORDERS, THE GYSEV

The Railway Company of Győr–Sopron–Ebenfurt [GYSEV], which was established in 1876 – and also ran the Local Railway of Fertővidék – was the only private enterprise to survive both Trianon and the great wave of collectivisation that followed World War II. After the closing of the iron curtain, the company, which formally operated as a joint stock enterprise, continued to function despite the cutting of its lines. Jointly possessed by Austria and Hungary, it was a unique phenomenon, belonging to two opposing world orders and bridging them. It constituted a gap in an otherwise hermetically closed frontier, and became as such a hotbed of smuggling and defection. After the abolition of the Iron Curtain, the lines of GYSEV, originally established in accordance with the natural space structure of the Carpathian Basin, could resume functioning as originally planned – although the Local Railway of Fertővidék only between Fertőszentmiklós and Nezsider, for its operation on the Hungarian side had been suppressed in 1979.

Keywords: GYSEV, Local Railway of Fertővidék, Iron Curtain, smuggling, defection

A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút (= GYSEV) 1876-tól az Osztrák–Magyar Monarchia, azon belül Magyarország egyik magánvasúti vállalataként kezdte meg működését. Az első világháború után a Monarchia felbomlása és a trianoni békediktátum átrajzolta Magyarország térképét. Az ország területének közel kétharmadát elcsatolták, és ez az addig kiépített, a természetes térszerkezethez illeszkedő Kárpát-medencei vasúthálózat hovatartozását is átalakította. A GYSEV is áldozata lett ennek a kényszerű határelmozdításnak, amely 1897-től a Fertővidéki HÉV-et (Pándorfalu–Eszterháza–Fertőszentmiklós–Kiscell) is üzemeltette már. 1920. június 4-étől a vállalat és mindkét vonala immár két országhoz tartozott: Ausztriához és Magyarországhoz. Ezek üzemeltetése az 1920-as évek első felére államközi szerződésen keresztül kialakult, és fennakadások nélkül folyt tovább.

A második világháború után azonban újabb folyamat vette kezdetét. Az 1949-től leereszkedő vasfüggöny és Magyarország szovjetizálása egyre inkább megnehezítette a GYSEV üzemeltetését, amely továbbra is két országhoz és most már két világrendszerhez is tartozott. Működését szigorú szabályokhoz kötötték, (személy)forgalmában korlátozásokat is bevezettek. Az 1956-os események további szigorításokhoz vezettek, amely miatt

Dr. Horváth Csaba Sándor, adjunktus, Széchenyi István Egyetem, Apáczai Csere János Kar, Bölcsészettudományi és Humánerőforrás-fejlesztési Tanszék.

Ausztria és Magyarország között a kapcsolattartás szinte lehetetlenné, a határőrizet pedig egyre szigorúbbá vált. Az egyetlen rést a vasfüggönyön a vasút jelentette, amelynek működése – a korlátozások ellenére – ebben az időszakban sem állt le, és a legális mellett illegális (csempészet, disszidálások) forgalom is volt a két érintett vonalon. Enyhülés csak az 1960-as évek második felétől következett be, majd az 1980-as évektől ez egyre jelentősebbé vált. Végül a keleti blokk és a Szovjetunió megszűnése, illetve a közép-európai rendszerváltások újra lehetővé tették a korábbi kapcsolatok regenerálását Magyarország és Ausztria között. Jelen tanulmányban először a 20. században kialakult nyugati határ jelentőségét, majd a GYSEV történeti és működési előzményeit kívánom bemutatni. Ezt követően a vállalat – és a hozzá tartozó két vonal – 1945 és 1990 közötti időszakát vizsgálom mélyrehatóan, kifejezetten a működésére és a nemzetközi forgalomra koncentrálva, gazdasági és társadalmi jelentőségüket is érzékeltetve.

A nyugati határ szerepének változása

A történelmi – vagy Nagy- – Magyarország az 1867-ben létrejött dualista Osztrák–Magyar Monarchia államtestének egyik része volt. Az első világháború végéig ebben a rendszerben nem történt változás, így a nyugati – osztrák–magyar – határ sem változott ez idő alatt. Az első világhétség után azonban gyökeres fordulat következett be a vizsgált térségben. A Monarchia katonai veresége elősegítette a dualista állam felbomlását és az új nemzetállamok létrehozását célzó elképzelések előtérbe kerülését. Woodrow Wilson békepontjai is a nemzetiségi autonómia megteremtését és a Monarchia föderatív átszervezését irányozták elő. Közép-Európa legnagyobb államszervezetét így már nem lehetett megmenteni a széteséstől. 1918. október 21-én megalakult az önálló német–osztrák állam ideiglenes nemzetgyűlése, majd november 12-én kikiáltották a Német–Ausztriai Köztársaságot [Republik Deutschösterreich]. Ez egyúttal a gazdasági nehézségekkel küzdő Ausztria Németországhoz való csatlakozási szándékát is kifejezte. Az 1919. január 18-án megnyíló párizsi békekonferencia azonban kimondta az Anschluss tilalmát, de egyúttal a válságba került Ausztria körülményeinek javításával is foglalkozott. Erre kiválóan megfelelt a nyugat-magyarországi térség, amelynek hovatartozását már korábban is vitatták. A német ajkú terület magyar fennhatóság alatt volt, de az osztrák politika lépéseket tett annak mielőbbi megszerzésére. Nem sokkal később, január 29-én az osztrák kormány után a magyar is kimondta Nyugat-Magyarország autonómiáját, tehát önrendelkezési jogot adtak a terület német lakosságának. Ezt követően került a kérdés nemzetközi szinten is középpontba, majd 1919 májusától a párizsi békekonferencián is téma volt. A Legfelsőbb Tanács végül még ebben a hónapban elfogadta a nyugat-magyarországi terület Ausztriához csatolását, tényleges átvételére azonban csak a békeszerződés aláírása után kerülhetett sor, mivel Bécs nem rendelkezett az ehhez szükségei katonai erővel. Magyarország nem volt hajlandó békés úton átadni a területet, alkudozásba kezdett. Nemzetközi közbenjárásra sikerült Velencében megegyeznie a két félnek egymással, amely Sopron és környékének népszavazását írta elő a hovatartozást illetően. A decemberi referendumon

végül a soproni és a Sopron környéki németiség többsége a Magyarország mellett való maradásra szavazott. Ausztria tiltakozása ellenére az eredeti békeszerződést módosították, amely ekkortól Sopron, a „Hűség városa”, illetve az érintett nyolc falu nélkül ismer- te el Nyugat-Magyarország Ausztriához való csatolását.¹

Ausztria addig nem létező új tartománya Burgenland néven, 1922. január 1-én jött létre a volt magyar területekből. A trianoni határ sok esetben régi járás- vagy település- határokat követett, mégis ritkán fordultak elő természetes határvonalak. Ez felülírta a létező kultúrtáj mintázatát, ami sok problémához vezetett. A legfőbb feladat az volt, hogy mind Burgenland, mind a Magyarországon maradt terület megtalálja saját helyét országa rendszerében. Ezzel valamelyest nyugvópontra került a nyugat-magyarországi kérdés. 1922 szeptemberére a magyar hatóságok felszámolták a magyar szabadcsapatokat, az irredenta erők Burgenlandba való betöréseit, mivel az ország saját helyzetét nem akarta nemzetközileg is súlyosbítani.² Az „ezeréves” határ megváltozásával Ausztria és Magyarország között ezt követően nem alakult ki feszültség. Mindkét fél törekedett a megegye- zéses politikára a két világháború között. Ráadásul az új osztrák tartomány felé irányuló magyar revíziós aktivitás meg sem közelítette a többi elszakított terület iránt megnyil- vánuló érdeklődést. 1938-ban, az Anschlussot követően Burgenlandot az új, német vezeté- se évezredes német területnek tekintette. Azonban az 1938. október 15-én hatályba lépett új törvény értelmében Burgenlandot feldarabolták és a szomszédos tartományokba in- tegrálták részeit, így 1938 és 1945 között megszűnt önállóan létezni.³ A térségben tapasztalt második világháború alatti nyugtalanságok ellenére az osztrák-magyar határt illetően változások nem következtek be, Hitler is kezeskedett érte.⁴

A második világháború végén a vizsgált térség – Burgenland és Magyarország észak- nyugati része is – hadszínterré változott, és egyúttal súlyos veszteségeket is szenvedett minden téren. 1944-től egész Magyarországot hadművelati területté nyilvánították. A Wehrmacht és az OT [Organisation Todt] a Pozsonytól a Dráváig nyúló határszakaszon megkezdte a keleti német birodalmi határ erődítési munkálatait. A szovjet előrenyomu- lást azonban ez sem tudta megállítani. Miután a Vörös Hadsereg a nyugat-magyarországi városokat is megszállta, 1945. április 13-án véget értek a harcok az országban. E terület – Ausztria keleti részével együtt – szovjet katonai megszállás alá került.⁵

A következő években egyre feszültebbé váltak a kapcsolatok a győztes hatalmak kö- zött. Mindkét fél meghirdette a saját hidegháborús doktrínáját: amerikai részről ez a Truman-elv és a Marshall-terv volt, míg a szovjeteknél a Zsdanov-Sztálin-féle „két tábor” teória. Ráadásul a háborút sem zárta le a győztes hatalmak egyetértésével hozott általá- nos békerendezés. 1947-ben, Párizsban ugyanis a legfontosabb kérdésben nem sikerült

1 Tóth Imre: *A nyugat-magyarországi kérdés 1922–1939. Diplomácia és helyi politika a két háború között*. Sopron, 2006. 37–48.

2 Zsiga Tibor: *Burgenland, vagy Nyugat-Magyarország? Burgenland, oder Westungarn? Oberwart*, 1991. 100–114.

3 Jankó Ferenc – Tóth Imre: *Változó erővonalak Nyugat-Pannóniában. Történelmi és földrajzi esszé*. Szombathely– Sopron, 2008. 107–125.

4 Tóth: *A nyugat-magyarországi kérdés*, 207.

5 Jankó – Tóth: *Változó erővonalak*, 160–161.

megegyezni: a németkérdésben, így továbbra is érdekellentét állt fent a két, eltérő világ-
nézetet képviselő rendszer között. Ez vezetett el Európa kettészakadásához. Sztálin úgy
vélte, hogy az európai újjáépítéshez szükséges, az USA vezette multilaterális együttmű-
ködés és a kelet-közép-európai térség feletti szovjet kontroll összeegyeztethetetlen. Euró-
pának ez a fele elutasította a Marshall-segélyt is, így pár hónap alatt a sztálini birodalom-
építés jegyében Európa nyugati felétől – és ezen keresztül az USA-tól – mesterségesen
leválasztott, vasfüggönnyel izolált, homogén „szovjet blokká” változott. Elkezdődött a
„rubelblokk” gazdasági kiépítése, amelynek a legfőbb eleme a KGST [Kölcsönös Gazdasági
Segítség Tanácsa] lett. Magyarországnak mint a Szovjetunió fontos nyugati előterének
helyzete is eldőlt ezzel. A szovjetizálás jegyében sztálini típusú proletárdiktatúrát terem-
tettek az országban, melynek nyugati határán megkezdődött a vasfüggöny kiépítése, ez-
zel együtt a két, gazdaságilag, ideológiailag, katonailag és politikailag is különböző világ-
rend fizikai elhatárolása is.⁶ Az Európát kettészelő vasfüggöny része lett Magyarország
nyugati határszakasza, a dél határon pedig aknazárat telepítettek (1956-ig). Hossza az
Ausztriával közös határon 356 km.⁷ A vasfüggönnyel a mindennapokban a Nyugat-Európát
a keleti tömbtől elválasztó határvonal őrzésének módjával és a határon található műszaki
berendezésekkel azonosították. Eleinte katonai hadszíntér mintájára kialakított drót-
akadályból, aknamezből, nyomásból és az ország belső területein létesített ellenőrzési
övezetekből állt. A magyarországi műszaki határzárhoz szigorú fegyverhasználat és bü-
ntetőjogi következmények is kapcsolódtak. Mindenkire lőttek, aki engedély nélkül megkö-
zelítette a határt. Így annak, aki a „zöld határon” keresztül akart távozni az országból,
számolnia kellett a halállal, a megnyomorodással vagy a börtönnel.⁸

Magyarország nyugati határán 1949-re épült ki a vasfüggöny, majd 1952-re az akna-
mező is. A határvonalról számított 50–500 méteres terület lett az úgynevezett „határsáv”,
míg a 15 km-es terület a „határövezet”. Ezek megközelítését szigorúan engedélyhez kö-
tötték, amelyeket a rendőrség adott ki.⁹ Emellett a katonaság és 1949-től az Államvédelmi
Hatóság [ÁVH] kötelékébe lépett határőrség¹⁰ is védte a határt. Ennek következtében a
két oldal között a kapcsolattartás gyakorlatilag lehetlenné vált, Ausztria és Magyaror-
szág viszonya elhidegült. 1950-től a lakosság közötti személyes érintkezés és a turistafor-
galom is teljesen megszűnt, fegyveres incidensekre is sor került a határon.¹¹ Már 1949-ben
külön kormányrendelet szabályozta a határvonalhoz közel eső területek állami haszná-
latba vételét, ezzel is csökkentve a nagy számú disszidálásokat és a csempészetet. 1953-ban,
Sztálin halála után a Szovjetunió vezetői szakítottak a dogmatikus parancsuralmi rend-

⁶ Fischer Ferenc: *A megosztott világ. A Kelet-Nyugat, Észak-Dél nemzetközi kapcsolatok fő vonásai (1945–1989)*. Bp., 1992. 113–127.

⁷ Hardi Tamás: *A határ és az ember – az osztrák–magyar határ mentén élők képe a határról és a „másik oldalról”*. In: *Elvált és összeköt – a határ*. Szerk. Nárai Márta – Rechnitzer János. Pécs–Győr, 1999. 159.

⁸ Zsiga Tibor: *„A vasfüggöny” és kora/Der Eiserne Vorhang und seine Zeit*. Bp., 1999. 9–10.

⁹ Uo. 26.

¹⁰ Gáspár László: *A második világháború utáni magyar határőrizet változásai. Rendvédelem-történelmi Füzetek 22 (2012) 25. sz. 39.*

¹¹ Jankó – Tóth: *Változó erővonalak*, 162–163.

szerrel. Magyarországon így lehetővé vált egy új, demokratikusabb kormány alakítása Nagy Imre vezetésével, belpolitikai enyhülés vette kezdetét az országban. Ezzel párhuzamosan a határőrség létszámát csökkentették, Magyarország 1955-ben aláírta a Varsó Szerződést, felvették az ENSZ-be és ugyanebben az évben megszűnt Ausztria megszállása is, semleges állammá vált. Ebben a légkörben a két ország viszonya is enyhült, és elkerülhetetlenné vált a vasfüggöny felszámolása. 1956 májusában a Honvédelmi Tanács elrendelte a műszaki határzár felszedését a nyugati és a déli határon. Az aknamestesítés 1956 októberére megtörtént, azonban ennek nem adtak nagy publicitást, így is háromszorosára emelkedett a „zöld határon” emigráltak száma. A szigorú határőrizet viszont megmaradt. A tiltott határátlépés kísérlete politikai bűncselekménynek számított, súlyos börtönbüntetés járt érte.¹²

Az 1956. október 23-án kezdődő rövid életű forradalom és szabadságharc a határkérdésben új fejezetet jelentett Magyarországon. A november 4-én induló szovjet katonai támadás sok magyart menekülésre kényszerített. Az első számú útvonal Ausztria felé vezetett, amely be is fogadta az emigráló magyarokat. Sopron és a Fertő térsége a következő hetekben a magyar nép modern kori exodusának fő helyszínévé vált. Az ország tömeges elhagyása 1957 januárjáig többé-kevésbé akadálytalanul folytatódott. A magyar kormány azonban a stabilizáció érdekében szigorú határőrizetet rendelt el 1957. január 8-án, 24-én pedig döntöttek a műszaki határzár visszaállításáról: ismét lerakták az aknazárat. A semleges Ausztria ekkor vált igazán a nyugati és a keleti világ határává.¹³ A fizikai akadály újbóli kiépítése és a szigorú határőrizet miatt egyre nehezebb volt átjutni a – többnyire – hermetikusan lezárt határon, amely holt mezsgyévé változott.

Később a szocialista Magyarország mindent elkövetett nemzetközi elszigeteltségének megszüntetéséért. Erre a legjobb partnerként Ausztria kínálkozott. A szomszédos országgal 1964-ig csak vízügyi, vasúti és kereskedelmi szerződések kötöttek. Ekkor azonban több előkészítő diplomáciai lépés után a két fél aláírta a határszerződést, amely a határesemények kivizsgálása, illetve a közös határjelek felújítása és láthatósága céljából jött létre. 1965-ben már az enyhülés előszeleként az MSZMP Politikai Bizottsága javaslata után a kormány elfogadta a jugoszláv és az osztrák határon az aknamező felszámolását, egyúttal elrendelte, hogy új műszaki megoldást vezessenek be a határ biztonságos őrzésére. 1970-ig eltartott az aknazár helyett rendszeresített elektromos jelzőrendszer telepítése, amelyet innentől „szelíd-vasfüggönyként” aposztrofáltak.¹⁴ Az aknazár felszámolásával egy időben megszűnt a határővezet is, és csupán a 7 km-es határsávba történő belépéshez kellett engedély.¹⁵ Az osztrák–magyar határ legális átlépése az 1960-as évektől egyre könnyebbé vált azzal, hogy először korlátozott kiutazási lehetőséget biztosítottak a magyar állampolgároknak, majd a vízumkényszert eltörölték, új határátkelők nyitottak és a nyugati turisták akadálymentesen utazhattak az országba. Ugyanakkor a határ még mindig

¹² Zsiga: A „vasfüggöny” és kora, 30–33.

¹³ Jankó – Tóth: *Változó erővonalak*, 166–167.

¹⁴ Zsiga: A „vasfüggöny” és kora, 43–54.

¹⁵ Hardi: A határ és az ember, 163.

éles választóvonalat jelentett a két ország között.¹⁶ Bár a határon átívelő baráti és rokoni kapcsolatok tovább éltek vagy legalábbis számon tartották őket, a magyar lakosság utazási korlátozásainak bevezetése miatt ezek nagy része elhalt. A kölcsönös kapcsolatfelvételre az 1980-as évektől került sor általában közszégi szinten, majd ennek adott nagy lökést a világútlevel bevezetése.¹⁷ Ettől függetlenül nem tűntek el a határsértők, sőt a rendszer egyre jobb kiismerése és leleményességük miatt elfogásuk hatékonysága csökkent.¹⁸

Erre az időszakra a szocialista világrendszer válsága egyre láthatóbbá vált. A Szovjetunióknak növekedtek a kül- és belpolitikai gondjai. Az új főtitkár, a realista Gorbacsov felismerte, hogy sem a keleti blokk, sem a Szovjetunió nem tartható már fenn. A kelet-európai országok esetében a fennálló viszonyok demokratikus alapokra való helyezését vizionálta, nem állt az átalakulások útjába. Ez elvezetett a Szovjetunió és a bipoláris világrend széteséséhez, egyúttal a magyar rendszerváltáshoz is.¹⁹ Már ezt megelőzően voltak könnyítések a határátlépésben. 1987-ben bevezették a már említett világútlevelet, majd 1988-ban történt meg az első határnyitás – ez egykori, lezárt határátkelők alkalmankénti használatba vételét jelentette. Végül 1989 után eltűntek a jelzőberendezések, a szögesdrótok és a szigorú határőrizet, megnyíltak a határátkelők nyugati irányba. 1994-től Ausztria keleti határa már az Európai Unió határa is volt egyúttal,²⁰ amely Magyarországnak 2004-ben az EU-ba való belépésével ezt a jelentőségét is elveszítette, hiszen a határok elválasztó szerepének csökkenésével megindult a természetes, funkcionális kapcsolatokkal rendelkező határon átnyúló (integrált) régiók kialakulása.²¹ Majdnem egy évszázadnyi idő kellett ahhoz, hogy a történelmi Nyugat-Magyarország természetes térszerkezetében létrejött gazdasági, társadalmi és kulturális kapcsolatok ismételten a határok akadályozó szerepe nélkül újjászerveződjenek.

A GYSEV és a Fertővidéki HÉV történeti előzménye

Északnyugat-Magyarország két jelentős városa, Sopron és Győr között jó ideig nem volt kötöttpályás közlekedés. A térség rendelkezett ugyanakkor több vasúttal is, például már 1847-ben átadták a Sopron–Bécsújhely vonalat a forgalomnak. A két település összekötését illetően 1838-ban felmerült egy lóvasút kiépítése, de ez nem valósult meg.²² Több elképzelést követően aztán a frankfurti báró Viktor Erlanger tervezete valósulhatott meg.²³ A közmunka- és közlekedésügyi miniszter az Erlanger által vizionált vonalvezetés – Győr-

¹⁶ Rechnitzer János: Az osztrák–magyar határ menti együttműködés a kilencvenes években. In: *Elválaszt és összeköt*, 84.

¹⁷ Hardi: *A határ és az ember*, 165.

¹⁸ Zsiga: *A „vasfüggöny” és kora*, 72.

¹⁹ Fischer: *A megosztott világ*, 337–344.

²⁰ Hardi: *A határ és az ember*, 164.

²¹ Hardi Tamás – Hajdú Zoltán – Mezei István: *Határok és városok a Kárpát-medencében*. Győr–Pécs, 2009. 313.

²² Tóth Sándor: *A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt. létrejötte. Adalékok a Győr és Sopron, illetve Sopron és az ország-határ közötti vonalak építéstörténetéhez*. Sopron, 2010. (Soproni Szemle kiadványai. Új sorozat 19) 10.

²³ Szigeti József: A 100 éves Győr–Sopron–Ebenfurti Vasútról. *Közlekedési Közöny* 36 (1980) 310.

től Csornán, Nagycenken és Sopronon át egészen Ebenfurtig –, és az országhatárig kiadott előmunkálati engedélye törvényi erőre is emelkedett az 1872. évi XXVII. cikkelyben.²⁴ Hiába került sor hamar a leendő vonalat illetően az első kapavágásra, a Monarchiában kirobbant 1873-as gazdasági válság késleltette kiépítését. 1875-ben sikerült Viktor Erlangernek Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút [GYSEV] néven egy részvénytársaságot alapítania, amely aztán az építkezés befejezését is lehetővé tette.²⁵ 1876. január 3-án, az ünnepélyes megnyitást követően indult meg a rendes forgalom Győr és Sopron között. A teljes viszonylat utolsó szakasza 1879. október 28-án, Ebenfurt és Sopron között is megnyílt.²⁶ Innentől kezdve a GYSEV 1922-ig magyar magánvállalként üzemelt, vállalati struktúrája az új, trianoni határok meghúzása után változott meg.

A Fertővidéki HÉV (Pándorfalu–Eszterháza–Fertőszentmiklós–Kiscell) végleges vonalvezetését illetően az 1880-as években születtek meg az első elképzelések. A végső, megvalósult irány a GYSEV elnöke, Radó Kálmán répcelaki földbirtokos nevéhez fűződik. A Fertővidéki HÉV engedélyezése 1896. november 15-én, az 1896. évi XXIX. törvénycikkkel emelkedett jogerőre, egyúttal az engedélyokirat kibocsátására is sor került.²⁷ 1896. november 28-án megtették „a kis-cell–fertő–szent–miklós–parndorfi vasut” első kapavágását is.²⁸ A vonal kivitelezője és „felvigyázója”, majd üzemeltetője a GYSEV lett, amelyet végül 1897. december 18-án ünnepélyes átadtak a forgalomnak.²⁹

Az 1920. június 4-én aláírt trianoni békediktátum nemcsak Magyarország területének, hanem vasúthálózatának 2/3 részét is a szomszédos államoknak ítélte. Legalább ekkora volt a veszteség a gördülőállományt tekintve, amelyeket a román csapatok a bevonulásukkor megrongáltak és kisajátítottak, ugyanis azok a szerződés alapján a győztes felek hadizsákmányaként szolgáltak.³⁰ A történelmi Magyarország nyugati határának eltolása e régióban is sok vasútvonalat kettészelt. A GYSEV magyarországi hálózatát Sopronnál vágták el az új határral,³¹ a Fertővidéki HÉV-ét pedig Mekszikópuszta és Pomogy között. Egyik vonalon sem állt le a közlekedés az első világháború befejeződése után, csak útlevélvizsgálatot vezettek be az új határokon. 1921-ben voltak kisebb fennakadások, mivel mind-

²⁴ 1872. évi XXVII. törvény a Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az ország határáig vezetendő elsőrendű gőzmozdonyvasut kiépítéséről. (<http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5561>, legutóbbi megtekintés: 2017. november 18.)

²⁵ Hans Hanhnenkamp: *Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgmonarchie. Großpetersdorf.* 1994. 46–47.

²⁶ Szenicey Rezső: 80 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. *Közlekedési Közlöny* 12 (1956) 122.

²⁷ 1896. évi XXIX. törvény a fertővidéki helyi érdekű vasuti engedélyezése tárgyában. (<http://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6646>, legutóbbi megtekintés: 2017. november 8.); A kereskedelemügyi m. kir. miniszter jelentése az országgyűléshez a fertővidéki helyi érdekű vasut megtörtént engedélyezése tárgyában. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 27 (1896) IV. [A kereskedelemügyi m. kir. miniszter jelentései] 1387.

²⁸ Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltára (= MNL GYL) Mosonmagyaróvári Fiókleveletár. IV.B/906. 366. doboz, Alispáni iratok, Pozsony–Sopron közötti (fertővidéki) vasút. Másolat. 1896. december 17.

²⁹ Gerhard H. Gürtlich – Székely Csaba: *Zugkraft im Nordburgenland. Die Neusiedler Seebahn. Verlag Holzhausen GmbH.* Wien, 2015. 36.; A fertővidéki vasut megnyitása. *Soproni Újság* 1897. december 19.

³⁰ Eperjesi László: Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1938 között. In: *A Közlekedési Múzeum évkönyve.* IX. Szerk. Hüttl Pál. Bp., 1994. 159–160.

³¹ Majdán János: A vasút szerepe a határok kialakulásában. *Rubicon* 2001. 8–9. sz. 66.

két vonal osztrák részén a BBÖ [Bundesbahnen Österreich] vette át a forgalom lebonyolítását, míg a magyar felkelőcsapatok támadásai miatt el nem hagyták a területet. A velencei szerződést követően Ausztria ismét megkezdte Nyugat-Magyarország megszállását, amely egyet jelentett az osztrák vasúti személyzet megjelenésével is. A pályafenntartási feladatot a GYSEV, az állomási szolgálatot viszont a BBÖ látta el 1923-ig, mindkét vonalon. A két vasúttársaság között azonban 1921 decemberétől folyamatosan folyt az egyezkedés, mert az osztrák fél nem rendelkezett kellő számú könnyű mozdonyal a vicinális vonalak forgalmának ellátására, amelyet aztán a GYSEV biztosított számára. Ráadásul a soproni népszavazás is bonyolította a helyzetet, mivel – az osztrák vonal forgalmi szempontjából nélkülözhetetlen³² – Sopron eredetileg Ausztriához került volna. A népszavazás azonban változtatott ezen, így írva újra a történetet. Ezt követően Sopron keresztül osztrák korridorvonalak közlekedtek, amelyek osztrák személyzettel használhatták a soproni állomást. Emellett bevezették a Sopronon keresztül lebonyolítandó osztrák személy- és áruforgalmat illetően a vám- és útlevélmentességet is.³³ A Fertővidéki HÉV osztrák vonalán közlekedő – az államhatáron a magyar vasutasok által átvett – szerelvények Eszterháza állomásig jöttek.³⁴ Az 1923-ban kelt osztrák–magyar államszerződés végül az 1921-es³⁵ és 1922-es bilaterális megállapodásokat helyben hagyta, rendezte a vállalat jogi és forgalmi kérdéseit, továbbá Ausztria – kisebb módosításokkal – a GYSEV és a Fertővidéki HÉV 1872-ben kelt magyar koncesszióit magára is érvényessé nyilvánította.³⁶ A megállapodások értelmében a budapesti székhelyű társaság 1923-ban üzemfőnökséget nyitott Kismartonban az osztrák vonalrész üzemeltetésének koordinálása céljából, míg Sopronban volt a magyar vasút-igazgatóság.³⁷ A Fertővidéki HÉV teljes vonalának kezelését 1923. augusztus 1-étől visszakapta a GYSEV, mivel a vicinális csak úgynevezett „infrastruktúravasút” volt, személyzet és vasúti eszköz nélkül.³⁸ Így a vállalat ausztriai vonalait önmaga kezelhette, azok közvetlen irányítására pedig rendelkezésre állt a kismartoni – majd 1933-tól a vulkapordányi – üzemfőnökség. Az engedély kiadta, hogy a vonatási és vonatkíséreti szolgálatot a magyar vonal személyzete látja el az osztrák részen is. Az erre kijelölt embereknek ismerniük kellett a német nyelvet, az osztrák utasításokat és a szolgálatuk alatt osztrák egyenruhát viseltek.³⁹ A munkáltatói

³² Sallai János: A magyar-osztrák határ történetéről a XVIII. századtól napjainkig. Az osztrák–magyar határ története. *Soproni Szemle* 50 (1996) 4. sz. 11.

³³ Ludwig Zwickl: *GyseV die Raaberbahn. Brücke zwischen Ost und West. Betriebsgeschichte der österreichischen Linien*. Wien, 2011. 72–78.

³⁴ Lovas Gyula: A fertővidéki HÉV (1897–1997). *Soproni Szemle* 52 (1998) 33–34.

³⁵ Locsmándi Szabolcs: A határon átnyúló vaspálya. A GYSEV fejlődése és szerepe a határ menti kapcsolatokban Eisenstadt [Kismarton] – Sopron térségben. *Tér és Társadalom* 23 (2009) 2. sz. 141.

³⁶ Gerhard H. Gürtlich – Székely Csaba: *Zugkraft im Nordburgenland. Die Neusiedler Seebahn. Festschrift 120 Jahre Neusiedler Seebahn 1897–1997*. Verlag Holzhausen GmbH. Wien, 2017. 71.

³⁷ Varga Gábor: A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút szervezeti változásai 1875 és 1923 között. *Soproni Szemle* 69 (2015) 248–249.

³⁸ Dr. Józán Tiborral, a GYSEV 2007-ben nyugalmazott vezérigazgató-helyettesével Sopronban, 2017. december 15-én készített interjú alapján. [A szerző birtokában.]

³⁹ Lovas Gyula: Kilencven éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút első koncessziója. *Közlekedési Közöny* 25 (1969) 840.

jogot az egész vonalon a magyar, míg a foglalkoztatási jogot a saját oldalán az osztrák fél gyakorolta.⁴⁰ Egyúttal mindkét vállalat kapott német nevet is: a GYSEV a ROEE-t [Raab-Oedenburg–Ebenfurter Eisenbahn AG], a Fertővidéki HÉV az NSB-t [Neusiedler Seebahn AG].⁴¹ Ezáltal a GYSEV mint magánvasút volt az egyetlen vállalat, amely alig szenvedte meg a Monarchia felbomlását. Ez azért történhetett, mert egyik állam szervezetéhez sem tartozott, tulajdonosai osztrák, belga, német tőkések és pénzintézetek voltak, akiknek az állt érdekében, hogy a vasút együtt maradjon.⁴²

Az eltolt államhatár megváltoztatta a korábbi kapcsolatok működését a régióban. A közlekedési útvonalakon keresztül megmaradt az összeköttetés a területek között, így a térségi kapcsolatok is megmaradhattak. A határ 1938-ig nyitottnak volt mondható, ugyanakkor mindkét térségben eltérő irányú fejlődés indult el. A GYSEV forgalma visszaesett. Teherszállításban a cukorrépa jelentette ekkor a fő profilt, személyszállításban a meginduló autóbuszjáratok konkurenciaként jelentek meg.⁴³ Ugyanakkor a motoros üzemre való áttérés kiegyensúlyozottá, gazdaságossá tette a vállalatot.⁴⁴ Az üzemi feladatok közös ellátását tehát sikeresen tudta megoldani a két ország területén működő vasúttársaság. Ebben Ausztriának a Német Birodalomhoz való 1938-as csatolása, az Anschluss sem hozott nagy változást. A DRB [Deutsche Reichsbahn] átvett minden feladatot a BBÖ-től. Bár a DRB és a GYSEV üzletvitelében papíron nem következett be változás, az osztrák és a magyar vasutasok addigi jó viszonya megromlott. A Németországba szállított bauxit-forgalom szinte teljes volumene a GYSEV vonalaira került át, amely azonban jelentősen megnövelte forgalmát.⁴⁵ A vállalat vonalai a második világháború alatt is fontos logisztikai, stratégiai szerepet kaptak a hadiforgalom miatt. Ennek következtében 1944-től kezdve a szövetségesek folyamatosan bombázták ezeket a vasutakat is. Végül a GYSEV és a Fertővidéki HÉV vonalai is az előretörő szovjet csapatok kezelésébe kerültek, amelyek megkezdték azok helyreállítását utánpótlás-szállításuk biztosítása érdekében.⁴⁶

Látható tehát, hogy a GYSEV és a kezelésében lévő Fertővidéki HÉV története milyen sok egyedi vonással rendelkezett a második világháború végére. A vállalat túlélte, hogy Trianonban kettévágták vonalait, és államközi megállapodásokon keresztül sikerült az egységét fenntartania 1920 után is, főként logisztikai relevanciája miatt.

⁴⁰ Józán-interjú.

⁴¹ Zwickl: *GySEV die Raaberbahn*, 85.

⁴² Lovas: *Kilencven éves*, 840.

⁴³ Locsmándi: *A határon átnyúló vaspálya*, 143.

⁴⁴ Berényi János: 125 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Rt.; 100 éves a Fertővidéki HÉV Rt. *Közlekedéstudományi Szemle* 47 (1997) 362.

⁴⁵ Majdán János – Varga Gábor: *GYSEV. A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. Rubicon* 2014. 8. sz. 85.

⁴⁶ Zwickl: *GySEV die Raaberbahn*, 122–131.

Egy vállalat – két világrend

A második világháború óriási pusztításai után a GYSEV nem tudott egyedül megbirkózni az újjáépítési feladatokkal, így a magyar államhoz fordult segítségért.⁴⁷ Emellett a korgó, üres gyomorral történt felajánlások, illetve az ingyenes rohammunkák is segítettek abban, hogy a vasút a romokból felépüljön, és ismét eredeti állapotában működhessen.⁴⁸ Így 1945. május 6-án a Fertővidéki HÉV-en, július 20-án pedig már a GYSEV vonalán is megindulhatott a menetrendszerű, de nem határátmeneti közlekedés. Egyúttal megkezdődött az először lassan, majd egyre gyorsabban fellendülő árufuvarozás (lásd: Melléklet táblázat) is. 1946-ra a vasút nehézségei valamelyest csökkentek, és visszaállították a korábbi menetrendeket, Sopron és Ebenfurt között megindult a határátmeneti forgalom.⁴⁹ Még ugyanabban az évben a felelős magyar vasúti vezetők a GYSEV államosítását hangoztatták. Erre azért nem kerülhetett sor, mert a Jóvátételi Hivatal a berlini háromhatalmi egyezmény értelmében a GYSEV német tulajdonban lévő részvényeit – az összes részvény 39,9 százalékát – a Szovjetunióra ruházta át, amely ezzel ugyanazokat a jogokat gyakorolhatta a vállalattal kapcsolatban, mint amelyek a fennálló magyar jogszabályok szerint a részvényeseket megillették. 1946. május 29-én a magyar kormány a részvénycsomagot át is adta Vorosilov marsallnak, a Szövetséges Ellenőrzési Bizottság elnökének.⁵⁰

Az 1947-es év katasztrofális volt. A polgári és szovjet szállítások hirtelen visszaestek, a gabona- és cukorrépatermés a szárazság miatt alacsony volt, Ausztriában pedig ekkor érte el tetőpontját az infláció.⁵¹ Az új részvényes az 1947-es igazgatósági ülésen – a szovjetizálás jegyében – már 6 szovjet képviselőt delegált.⁵² Ugyanakkor a Szovjetunió két év múlva a részvényeket átruházta a magyar államra az 1949. évi XX., *A Magyar Népköztársaság Alkotmánya* címmel megjelent törvény értelmében.⁵³ Ezzel jelentősen megnőtt az állami befolyás a vállalatnál.

Az illetékes hatóságok 1947. november 15-től elrendelték a szigorú határzárat a nyugati szélén garázdálkodó csempészek és a tiltott határátlépések miatt. Ettől kezdve a határon és onnan számított 15 km-es határsávban a rendőrség és a határőrség járőrei minden járművet és járókelőt igazoltattak. Razziákat tartottak a tanyákon, az utakat lezárták és a környéket átfésülték.⁵⁴ Ettől kezdve tehát nem lehetett már csak úgy átkelni a határon vagy bármit átvinni rajta. Sopron (ahol már ekkor szesztilalom és mozgási korlátozás volt ér-

⁴⁷ Berényi: 125 éves, 362.

⁴⁸ Lovas: Kilencven éves, 840.

⁴⁹ Zwickl: *GyseV die Raaberbahn*, 133.

⁵⁰ Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára (= MNL SL) VI. 435. XXIV. 406. 68. doboz, Magyar Közlekedésügyi Miniszter 39.738/1946.I.1. sz.

⁵¹ Lovas Gyula: *A GyseV története 1945 és 1972 között*. In: *Magyar vasúttörténet*. I–VII. Szerk. Dr. Kovács László. Bp., 2000. VI. (1945–1972) 363–365.

⁵² Majdán – Varga: *GYSEV*, 85.

⁵³ 1949. évi XX. tc. *A Magyar Népköztársaság Alkotmánya*. (<http://www.rev.hu/sulinet45/szerviz/dokument/1949.evi3.htm>, legutóbbi megtekintés: 2018. január 8.)

⁵⁴ Rendőrök és határvadászok rohama a nyugati határon a csempészfőnt ellen. *Friss Ujság* 1947. november 26.

vényben)⁵⁵ és környéke – az Ausztriába irányuló vasúti forgalom miatt is – csábította a diszsidenseket vagy a(z) ember)csempészeket,⁵⁶ mivel csak 3 km-re volt a határtól, és több lehetőség – így a Fertő tó – is kínálkozott a tiltott határátlépésre.⁵⁷ Ráadásul a város Ausztrián kívüli területen fekvő, de osztrák állomásnak is minősült.⁵⁸ A Fertővidéki HÉV-en 1947-től engedélyezték csak a szovjet hatóságok a határármeneti forgalmat Mekszikópuszta és Pomogy között, addig csak külön a magyar, illetve külön az osztrák részekén közlekedtek a szerelvények. Érdekességnek számított az 1948-tól közlekedő „Pusztá Expressz”, amely Fertőszentmiklóstól – Pándorfalun keresztül – Wien Ostbahnhofig szállította az utasokat.⁵⁹

Ekkor tűntek fel az úgynevezett „visszaszivárgók” is, akik Sopronból és környékéről kitelepített – gyakran SS-es és volksbundista – svábok voltak. Az 1946-tól őket Bajorországba szállító kitelepítő vasúti szerelvényekről a határ átlépése után 10-20 km-rel leugráltak, osztrák gazdánál húzták meg magukat, majd két-három hónapnyi ott-tartózkodás után legális határátlépési engedélyt kaptak a hatóságoktól, amellyel háromszor vagy négyszer is visszajöttek Sopronba, hogy kiássák az ott elrejtett vagyonukat és azzal visszamenjenek Ausztriába.⁶⁰ A vonatok tehát akadálytalanul közlekedtek összekapcsolva a két országot. Mivel a GYSEV vonalain magyar személyzet látta el a vonattovábbítási szolgálatot Ausztriában is, ezek a személyek megfelelő úti okmánnyal rendszeresen ki- és beléptek a határon. Ezzel gyakorlatilag meggátolhatatlanná vált már 1949 előtt is, hogy bizonyos csempészet ne folyjon a ki- és bejáró személyzet révén. Vasutasokon keresztül cseréltek gazdát különböző iparcikkek és élelmiszerek. Kezdetben a Fertővidéki HÉV vonalán Magyarországról leginkább fél sertéseket vittek ki illegálisan Ausztriába, ahol az akkor még hiánycikknek számított, így a helyiek jó áron vették meg.⁶¹ 1948-tól megnőtt azoknak a határt illegálisan átlépni kívánó személyeknek a száma is, akik a vasutasok vagy a vasutak segítségét vették igénybe. Mozdonyok szerkocsijában, pakuratartályában és a tehervonatokon való elbújás, vagy éppen az Ausztriába induló szerelvényekre való felugrás szerepelt leggyakrabban a kísérletek között.⁶² A hatóságok – láthatóan – a szigorú határőrzéssel és a Nyugat-ellenes propagandával (munkanélküliség, nyomortanyák, éhbér)⁶³ sem tudták megakadályozni a további illegális határátlépéseket. 1949-re a fizikai akadály is megjelent: a következő lépés az aknák telepítése volt, amelyet az osztrák fél nem nézett jó szemmel, sőt néha szándékosan meg is rongált, fel is robbantott.⁶⁴ A leereszkedő vasfüggöny így már fizikailag is korlátozta a „zöld határon” átszökni szándékozók mozgását.

⁵⁵ Sopronból is megkezdték a svábok kitelepítését. *Világosság* 1946. június 24.

⁵⁶ Megdöbbenő leleplezés a magyar-osztrák határon. *Kossuth Népe* 1947. november 27.

⁵⁷ Sopron: a kalandorok, szőkevények, csempészek és titoloncoltak „pihenő helye”. *Kis Újság* 1947. december 19.

⁵⁸ Józan-interjú.

⁵⁹ Lovas: A fertővidéki HÉV, 38.

⁶⁰ Osztrák területen megszöknek a kitelepítő vonatok utasai. *Kossuth Népe* 1947. október 12.

⁶¹ Az 1971-től a GYSEV-en fékezőként, a Fertővidéki HÉV osztrák vonalán vonatvezetőként, majd 25 évig Ebenfurtban vonatfelvevőként dolgozó, nyugalmazott Nagy Gyulával, 2017. december 15-én folytatott interjú alapján. [A szerző birtokában.]

⁶² Lovas Gyula: *A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút 25 éve 1948-1973*. [Kézirat] 16.

⁶³ Fialatok a határon. *Népszabadság* 1956. október 15.

⁶⁴ Osztrák határszervek sorozatos támadásai a magyar biztonsági berendezések ellen. *Népszabadság* 1949. november 18.

A vasfüggönyön át

1949. augusztus 20-án kikiáltották Magyarországon a népköztársaságot, amely egyúttal a teljes államosítást jelentette. A nyugati határ védelme szigorodott, mivel egyre nagyobb volt a félelem az Ausztriából és a Nyugatról Magyarország felé irányuló kémtevékenységtől. A GYSEV üzemi pártszervezetének taggyűlésén külön kitértek erre a kérdésre [betűhíven idézzük]: „Az ellenség nem nyugszik állandóan küldi kémeit a Népidemokráciákba, hogy megmételtyezék a Marxi-Lenini elméletben nem jártas elvtársak lelki állapotát különféle rémhíreket terjesztenek pl. a pénz lebélyegzéséről, szabotálásokról stb.”⁶⁵ Az Államvédelmi Hatóság a határ védelme érdekében a vasutasok segítségét is igénybe vette. A vasutasság rendszeres, havonta háromszor megtartott oktatásán erre külön kitértek,⁶⁶ illetve mind az állomási, mind a vonatkísérő személyzet között alakítottak ki olyan csoportokat, amelyek éberrel figyeltek az idegenek feltűnésére vagy utazására. 1950. augusztus 31-étől a GYSEV vonalán, majd 1951. július 23-ától a fertővidéki vicinálison is bevezették a vonatkísérő járőrszolgálatot. Minden Sopronból és Fertőszentmiklósról induló vonatot a határig kísért egy járőr. Ott a szerelvényt még egyszer átvizsgálták, és azután léphetett csak ki osztrák területre. A belépő vonatokat a határon átkutatták, majd a magyar végállomásig kísérték őket. Ez a vonatról le- és a vonatra felugrások megakadályozását szolgálta.⁶⁷

Ekkorra már a GYSEV magyarországi szervezetében is érzékelhetővé vált a szovjet szocialista modell munkaszervezése. 1949-ben kihirdették az első öt éves tervet,⁶⁸ amelyben meghatározták, hogy annak végére a vasútnak 133 százalékkal több árut és személyt kell szállítania. A vasutat az ország gazdasági vérkeringésének legfőbb ütőerének tekintették, így fontos volt a kapacitások emelése. A vasutasok minden ünnepnap (például április 4., augusztus 20.,⁶⁹ vagy a vasutasnap⁷⁰) alkalmával fogadalmat vagy „szocialista kötelezettségvállalást” tettek jövőbeli teljesítményük növelésével kapcsolatosan.⁷¹ A GYSEV ifjú munkásai 1952-ben például egy korábbi hónap 93,3 százalékos teljesítményét 109 százalékosra emelték, amely eredményt „szovjet tapasztalatok” alapján érték el.⁷² A soproni vasutasok csatlakoztak – a Szovjetunió példáját követendő – az „500 kilométeres mozgalomhoz” is.⁷³ Ennek keretében termelési értekezletet tartottak, ahol vál-

⁶⁵ MNL GYL Győr-Sopron Megyei Bizottság Archívuma 31. 1948–1950. 14. Jegyzőkönyv. (= MNL GYL MSZMP) 1949. december 2.

⁶⁶ 1951. évi oktatási program. MNL SL VI. XXIV. 406. 66. doboz.

⁶⁷ Lovas: *A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút*, 17.

⁶⁸ MNL GYL MSZMP 1949. december 31.

⁶⁹ Országsszerzte nagy lelkesedéssel ünnepelték meg a második vasutasnapot. *Győr-Sopronmegyei Hírlap* 1952. augusztus 12.

⁷⁰ A vasutasok 1951-től ünnepelik Magyarországon a vasutasnapot. Ez kezdetben augusztus második vasárnapján volt, majd egy kormányhatározat alapján 1961-től július második vasárnapjára került át. *A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Hivatalos Lapja* 1951. július 18.; *Népszabadság* 1961. április 29.

⁷¹ Köszöntjük a vasutas dolgozókat! *Győr-Sopronmegyei Hírlap* 1952. augusztus 10.

⁷² Szovjet tapasztalatok alapján megjavították munkájukat a győri GySEV ifjúmunkásai. *Győr-Sopronmegyei Hírlap* 1952. április 8.

⁷³ MNL GYL MSZMP 1950. február 22.

lalásait megfogalmazták, mint például: a soproni állomás dolgozói 25 százalékkal növelik a mozdonyok havi kilométer-teljesítményét stb. Egy másik fogalom szerint újításokkal és észszerűsítésekkel kiveszik a részüket a szocialista vasútépítésből,⁷⁴ és a munkafegyelemre, a munkavédelemre is nagy gondot fordítanak, mivel minden személyi vagy üzemi baleset legalább egy munkanap termelés kieséssel járhatott.⁷⁵ A szovjet munkamódszer és „munkalendület” tehát kötelező mintaként lebegett a GYSEV magyar dolgozóinak szeme előtt is,⁷⁶ ezzel még jobban elidegenültek az osztrák vasutasoktól. Ausztriában ugyanekkor a sajtóban (*Arbeiter Zeitung*) rágalomhadjárat folyt Magyarország ellen, mondván, hogy a határ mentén bezárták a templomokat, mozikat, és istállókat csináltak belőlük, nyugtalanság és éhezés van a magyar nép körében.⁷⁷ Mindkét országban megvoltak tehát azok az eszközök, amelyekkel megkezdődött a korábbi lakossági és munkakapcsolatok elidegenítése.

1952-től a határtól számított 20 km-es övezetbe csak engedéllyel lehetett belépni. A GYSEV kijáró magyar dolgozói az útlevélhez hasonló átlépési engedélyt kaptak munkavégzésükhöz. Érdekes jelenségnek számított ekkor a schillingbevétel és a schillingellátmány. Az előbbi annyit jelentett, hogy a kijáró dolgozók, a szakmai oktatás címén kiküldöttek és a kapcsolattartók normális fizetésükön kívül osztrák devizában is ellátmányt kaptak napi kiadásaira.⁷⁸ Emellett volt többféle napidíj is: egy tisztviselő, ha tárgyalni ment például Bécsbe egy, az egész GYSEV-et érintő ügyben, akkor a legmagasabb államilag megállapított díjat kapta. Ha viszont a magyar vonalat nem érintő ügyben tárgyalt Bécsben, akkor „csak” a korábbinál 30–40 százalékkal kevesebb osztrák napidíjban részesült.⁷⁹ Sopron GYSEV- és Déli pályaudvarán az Ausztria felől érkező munkásvonatokon a helyi restisek sört, bort és forró debrecenit árultak, ami jó bevételt jelentett nekik. Ugyanakkor ez ellenőrizhetetlen schillingbevételt jelentett, ráadásul állambiztonsági okokból sem volt kívánatos, ezért ezt az Államvédelmi Hatóság 1951-től betiltotta. Nem sokkal később az Ausztriába induló és onnan érkező vonatokat fizikailag elválasztották a többi-től. Ennek eredményeként 1953-ban egy új vámvizsgáló épületet létesítettek a belföldi és külföldi utasok szegregálása céljából – 2007 teléig, a schengeni övezetbe való belépésig megvolt⁸⁰ –, de ezt követően is sok nézeteltérés adódott ebből. A Magyarországon közlekedő szerelvények utasait addig nem engedték ki a peronra, míg a szomszédos országba közlekedő vonat el nem indult. A belföldi utasforgalom lebonyolítására 1954. június 16-án a vasúttársaság egy új utasforgalmi épületet adott át.⁸¹ A Fertővidéki HÉV-en komolyabb korlátozásokat is bevezettek. Amint feszültebbé vált a légkör a nyugati és a keleti tömb

⁷⁴ Szélesedik a soproni vasutasok 500 kilométeres mozgalma. *Győr-Sopronmegyei Hírlap* 1952. június 11.

⁷⁵ Rendelet valamennyi szolgálatfőnökségnek! A munkavédelem fokozása. MNL SL VI. XXIV. 406. 66. doboz.

⁷⁶ A Szovjetunió hatalmas munkalendülete további erőt ad a magyar vasutasoknak. *Győr-Sopronmegyei Hírlap* 1952. szeptember 5.

⁷⁷ Az osztrák nép embertelen elnyomásáról, elszánt békeharcáról beszéltek Sopronban az osztrák békeharcosok. *Győr-Sopronmegyei Hírlap* 1952. december 14.

⁷⁸ Locsmándi: A határon átnyúló vaspálya, 146.

⁷⁹ Józán-interjú.

⁸⁰ Uo.

⁸¹ Lovas: *A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút*, 19.

között, a magyar vám- és határőrizeti szerveket Pomogyról Mekszikópusztára vonták vissza. Előbbi, bár osztrák területen feküdt, csak magyar állomási számmal rendelkezett az 1923-as államszerződés alapján. Emiatt az itteni mindenkori állomásfőnök osztrák állampolgár volt, de – amíg lehetőség volt erre – magyarul is kellett beszélnie.⁸²

1955. május 14-én Magyarország is aláírta a Varsói Szerződést,⁸³ amellyel végérvényesen a szovjet blokk mellett kötelezte el magát. Ausztria azonban más útra tért. A május 15-én a négy nagyhatalom (USA, Szovjetunió, Nagy-Britannia és Franciaország) által ratifikált osztrák államszerződés értelmében semleges állammá vált, és hat éven keresztül 150 millió dollárnyi jóvátételt fizetett és 25 millió dollárnyi árut szállított a Szovjetunióknak,⁸⁴ amely viszont kötelezte magát megszálló haderejének teljes kivonására.⁸⁵ Ezzel Ausztriában gyökeresen eltérő gazdasági és társadalmi fejlődés vette kezdetét, a két ország között már nem egy szimpla határ húzódott, hanem a két világrendet elválasztó cezúra is. Ennek következményeként a Fertővidéki HÉV-en 1955. május 22-én megszűnt a határármeneti személyforgalom.⁸⁶ Ezt követően azonban mégis kis enyhülés következett be a két pólus tömbjei között. A négy nagyhatalom megfogalmazta, hogy a nemzetközi ipart, mezőgazdaságot, kereskedelmet, tudományos, műszaki, kulturális és turisztikai kapcsolatok működését gátló akadályokat lassan fel kell számolni, mindennemű kapcsolatot fejleszteni kell Kelet és Nyugat között.⁸⁷ Magyarországnak és Sopronnak is érdeke volt a beutazó osztrák turizmus növelése a devizaszükségletek miatt. 1956 őszére a határőrizet enyhüléseként felszedték az aknazárat.⁸⁸ Ez év nyarán még semmi nem utalt az őszi forradalomra, sőt, a soproni vasúti csomópont az emelkedő export- és import-szállításon túl az őszi – betakarítás miatti – csúcsgazdálkodásra készült.⁸⁹ A GYSEV folyamatos forgalomnövekedése miatt (lásd: Melléklet táblázat) elkerülhetetlenné vált gördülőanyagának, motorkocsijainak korszerűsítése.⁹⁰ Az osztrák–magyar kapcsolatok javulása is érzékelhetővé vált erre az időre, amit Ausztria kancellárja, Julius Raab is örömmel konstataált, bízva a vasfüggöny lebontása után a két ország jó történelmi kapcsolatának helyreállításában.⁹¹ A magyar – főként nyugati határszéli – társadalomnak erre az időre elege lett abból, hogy az Ausztriában élő rokonaikat, családtagjaikat hosszú ideje nem látogathatják már, ennek gyakran adtak hangot a sajtóban is, további enyhülést remélve.⁹²

⁸² Józán-interjú.

⁸³ Aláírták a varsói értekezleten résztvevő országok barátsági, együttműködési és kölcsönös segítségnyújtási szerződését. *Győr-Sopronmegyei Hírlap* 1955. május 15.

⁸⁴ Szovjet–osztrák kereskedelmi tárgyalások. *Győr-Sopronmegyei Hírlap* 1955. július 14.

⁸⁵ Aláírták az osztrák államszerződést. *Győr-Sopronmegyei Hírlap* 1955. május 17.

⁸⁶ Lovas: A fertővidéki HÉV, 39.

⁸⁷ A szovjet küldöttség javaslata a Kelet és Nyugat közötti kapcsolatok fejlesztése kérdésében. *Győr-Sopronmegyei Hírlap* 1955. november 1.

⁸⁸ Zsiga: A „vasfüggöny” és kora, 30–33.

⁸⁹ Őszi csúcsgazdálkodásra készül a soproni vasúti csomópont. *Győr-Sopronmegyei Hírlap* 1956. július 27.

⁹⁰ MNL SL VI. XXIV. 406. 45. doboz

⁹¹ Jó szomszédokhoz méltón. *Szabad Nép* 1956. szeptember 9.

⁹² Fiatalok a határon. *Népszabadság* 1956. október 15.

Újra leereszkedett a vasfüggöny

Az 1956. október 23-án kirobbant forradalom és szabadságharc teljesen átírta Magyarország jövőjét. Az események a határőrség működését is ellehetlenítették, amely ugyan 1953-tól Belügyminisztérium alá tartozott, de továbbra is ezer szállal kötődött az ÁVH-hoz.⁹³ A határőrizetet végző személyek a forradalom idején elhagyták az állomást, a vonatkísérés is megszűnt. A magyar és az osztrák utasok szabadon leszállhattak és beszélgethettek egymással Sopronban, az állomás peronján.⁹⁴ Ezzel egy időben megindult a menekültáradat az ország belsejéből a nyugati határ felé. 1956. november 3-án a teljes bécsi úti határőrállomány átszökött Ausztriába, ezzel teljesen megszűnt a határőrizet. Az osztrák oldalon menekülttáborok és irányvonatok várták a kitelepülőket.⁹⁵ A szovjet támadás következményeként menekülők lepték el a GYSEV szerelvényeit, de a személyzet tagjai közül is sokan elhagyták az országot.⁹⁶ November 4-én erre válaszul a szovjet hatóságok Mekszikópuszta és Pomogy között határzárakat rendeltek el,⁹⁷ miközben Ausztria is ugyanígy tett, így mindennemű vonatforgalmat megszüntettek. A feszültség oldódása után, decemberben a szocialista országok képviselői Budapesten megállapodtak a nemzetközi személy- és teherforgalom újraindításáról. A Szovjetunióból Ausztriába irányuló átmenő forgalmat időlegesen Csehszlovákia felé terelték.⁹⁸ Ezt követően, 1956. december 17-én indulhatott meg ismételten a személyforgalom a GYSEV vonalán Ebenfurt irányába.⁹⁹

1957-re valamelyest normalizálódott a helyzet az országban. Ettől függetlenül nem szűnt meg az Ausztria felé irányuló illegális migráció. Pál László 52 éves soproni motor-kocsi-vezető például egy vasúti kocsival nem a budapesti ellenőrzésre, hanem a nyugati szomszédhoz szökött korábban disszidált családja után, az osztrák hatóságok azonban letartóztatták.¹⁰⁰ Volt arra is precedens, hogy az osztrák vonatvezető nem állt meg a határ elhagyása előtt, a két magyar kísérő határőrnek így le kellett ugrania a vonatról, nehogy tiltott módon lépjek át a határt. A magyar hatóságok rögvest emberrablási kísérletként aposztrofálták az esetet.¹⁰¹ A másik párját ritkító eset az volt, amikor egy család a hét hónapos csecsemőjüket hátrahagyva menekült át Ausztriába, ahonnan Ausztráliába készültek. Az anya azonban nem tudta nyugodt szívvel otthagyni gyermekét. Az átszöktetése érdekében az apa egy olyan bécsi személyvonatra szállt fel, amely magyar területen (Harka-Sopron) is keresztülment. Itt több napos folyamatos utazgatás után – egy óvatlan pillanatban, amikor nem járőröztek arra a határőrök – kidobhatta üzenetét, amelyet meg is talált a címzett. Majd több napon keresztül készenlétben állt, hogy a babát a mozgó

⁹³ Gáspár: A második világháború, 42.

⁹⁴ Lovas: *A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút*, 19–20.

⁹⁵ Locsmándi: *A határon átnyúló vaspálya*, 147.

⁹⁶ Lovas: *A GySEV története*, 369.

⁹⁷ Uő: *A fertővidéki HÉV*, 39.

⁹⁸ A szocialista országok vasutainak segítségével megindul a nemzetközi teherforgalom Magyarországon. *Népszabadság* 1956. december 9.

⁹⁹ Lovas: *A GySEV története*, 369.

¹⁰⁰ A próbatat disszidálásra használta fel egy vasutas. *Népszava* 1957. április 3.

¹⁰¹ Magyar tiltakozás egy példátlan osztrák emberrablási kísérlet ellen. *Népszava* 1957. június 12.

vonatra feladják. A tizedik napon végül egy kucsmás magyar fekete pamutkendőbe göngyölve hozta a kisfiút, akit az apának a vonatszemélyzet közbenjárásával (a mozdonyvezető lassítása túlmént a megengedetten) sikerült elkapnia és külföldre menekítenie.¹⁰²

Ez idő alatt Ausztriának már egyre nagyobb gondot okozott a magyar menekültek segélyezése, egyre nagyobb politikai és anyagi terhet jelentettek számára.¹⁰³ Ráadásul a sok önkéntes segélyszervezet koordinálatlan tevékenysége zavargásokat eredményezett a menekülttáborokban.¹⁰⁴ 1957 után a – már csak ténylegesen a Belügyminisztérium alá tartozó – magyar határőrség¹⁰⁵ egyre alaposabb munkája miatt csökkent a disszidálók és nőtt az elfogottak száma.¹⁰⁶ Lassan az is kikristályosodott, hogy immár lehet nyugat felé utazni. Ehhez egy útlevelelre volt szükség, amit először a területileg illetékes rendőrkapitányság útlevelesztályán, nem sokkal később pedig az IBUSZ-nál kellett kérvényezni, és végül Budapesten állították ki. Kizárólag közeli rokonok látogatását engedélyezték ekkor. Emellett az utasnak nyilatkoznia kellett arról, hogy a menetjegyet nem forintban egyenlíti ki, hanem a fogadó rokon ezt valutában átutalja a Magyar Nemzeti Banknak.¹⁰⁷ A hatóságok ezekkel az előírásokkal jócskán megnehezítették a nyugatra való utazást, illetve az ott élő rokonokkal való kapcsolattartást. A két ország között feszültebbé vált viszony, újabb elidegenülés kezdődött.¹⁰⁸ Ez a GYSEV működésén azonban nem látszódott. Sőt, 1958-tól, mint a Kelet és a Nyugat közötti árucseré egyik fontos tranzitvonala, forgalmát ugrásszerűen megnövelte (lásd: Melléklet táblázat).¹⁰⁹ A vállalatnál a kijáró magyar vasutasok külön engedéllyel végezheték csak a munkájukat a határ túloldalán. A Fertővidéki HÉV-en határátmenetben az 1980-as évek végéig csak a Fertőszentmiklósról induló, a vasutasokat mindennap Ausztriába szállító tolatóvonat közlekedett. E személyzet végezte aztán egész nap a személy- (napi három vonatpár Nezsider és Pomogy között) és áru fuvarozást a vonalon. A vonatvezetőn kívül egyikük sem beszélhetett az osztrákokkal. A személyzet este hazautazott, kivéve azokat, akiknek másnap is volt műszakja. Ők a pomogyi vagy a nezsider-fürdői laktanyában éjszakázhattak.

Enyhülés

1962-től enyhültek csak a magyar-osztrák kapcsolatok.¹¹⁰ Ennek egyik példája 1963-ban a Soproni Ünnepi Hetek rendezvénye volt, amelyre Ausztriából is sokan érkeztek. A határátkelőnél egyszerre csak 30 autót engedtek be útlevelevizsgálatra. A külföldiek a meghívó és az úti okmány felmutatása után már mehettek is az ünnepségre. Több mint 1300 gépkocsi

¹⁰² A magyar pólyás szerencsés menekülése. *Szabad Föld* 1957. február 14.

¹⁰³ A külföldre távozott magyarokról. *Kisalföld* 1957. január 17.

¹⁰⁴ Az osztrák hatóságok gondjai. *Kisalföld* 1957. január 10.

¹⁰⁵ Gáspár: A második világháború, 45.

¹⁰⁶ A határőrségen. *Kisalföld* 1957. január 13.

¹⁰⁷ Hogyan utazhatunk külföldre? *Kisalföld* 1957. február 21.

¹⁰⁸ A Külügyminisztérium nyilatkozata a magyar-osztrák viszonyról. *Kisalföld* 1957. március 8.

¹⁰⁹ Húsz évre meghosszabbították a GYSEV szerződését. *Népszabadság* 1969. október 23.

¹¹⁰ Locsmándi: A határon átnyúló vaspálya, 147.

és 5500 ember kelt át a határon egyetlen nap alatt. Ebenfurt állomás személyzete is ellátogatott Sopronba. Mivel csak egynapos – alkalmi – vízumot kaptak, éjfélig kellett elhagyniuk az országot.¹¹¹ Még ugyanebben az évben, az 1955 óta a határátmenetben személyszállítást nem végző Fertővidéki HÉV vonalán az osztrák vasútbarátok külön erre az útra kapott ideiglenes engedéllyel utazhattak annak apropóján, hogy a Fertő tavat vonattal kívánták megkerülni: Bécsből indulva Ebenfurton és Fertőszentmiklóson át Bécsig.¹¹² Azonban ez csak egyedi eset volt, ezt követően még jó ideig nem történt hasonló.

Ezt követően a nyugat felé irányuló vasúti forgalom is élénkült.¹¹³ A GYSEV soproni vonala Baumgarten felé egyre jelentősebb vasúti vámúttá vált, és a teherszállítást tekintve a mekszikópusztá–pomogyi szakasz is funkcionált.¹¹⁴ A GYSEV, alkalmazkodva az egyre nagyobb forgalomhoz, magyar és osztrák részein vágánycserét hajtott végre.¹¹⁵ A Fertővidéki HÉV-en a legnagyobb problémát az jelentette, hogy a 15 tonnás raksúlyú kocsik selejtezése után az új, nagy hordképességű vagonok a könnyű felépítményen nem igazán voltak használhatók. Mivel mindig voltak túlsúlyos kocsik, ezeket leggyakrabban Nezsider állomáson rakták át egy másik kocsiba.¹¹⁶ Például amikor Lengyelországból (általában Csehszlovákián, Břeclavon és Ausztrián át a Fertővidéki HÉV vonaláig) kocszot, szenet hoztak be háztartási célra, a társaságnak a többsúlyt saját költségén át kellett raknia. E vonalon az úgynevezett privilegizált áruforgalom jelentette az átmentő teherforgalmat az osztrák cukorrépteremő-területről – vallai berakodással – a cinfalvai cukorgyárba. E korridorvonal külön engedélyek alapján mehetett végig itt, vám- és illetékmentesen, a rövidebb útvonal és a költséghatékonyság miatt. Emellett Fertőszentmiklósról napi egy tolatóvonal közlekedett a vonalon Pomogy és Nezsider állomásig, és ellenirányban is, küldemények feladása és vagonokban való továbbítása céljából. A magyar oldalról főként gabona és akáckaró ment Ausztriába, míg visszafelé műtrágya, szén, fa, fűrészáru, építőanyag érkezett.¹¹⁷ A vállalat nyugat felé történő tranzit-árufuvarozásból és – kisebb mértékben – személyforgalomból származó jövedelme fontos devizabevételt jelentett az országnak.¹¹⁸ Ez akkor növekedett meg igazán, amikor 1968-ban Ausztria és a Szovjetunió aláírta a SAT-megállapodást [Szovjet–Osztrák Tranzitdíjszabási Bizottság] a két ország közötti közvetlen nemzetközi vasúti árufuvarozás megteremtése, illetve az ETT [Egységes

¹¹¹ „Auf Wiederschaun, Sopron”. Több mint százezer látogatója volt a soproni ünnepi heteknek. *Népszabadság* 1963. július 23.

¹¹² Zwickl: *GyseV die Raaberbahn*, 168.

¹¹³ Ez nemcsak a GYSEV vonalait érintette, hanem az Ausztriába átmenő, működő vasútvonalak is: (Budapest–) Hegyeshalom–Bécs, (Budapest–)Szentgotthárd–Graz, Sopron–Kőszeg, Sopron–Bécsújhely. Béke menetrendje. *Szabadföld* 1969. június 22.; A ki-belépő forgalom állomásai a magyar határon. *Katolikus Magyarok Vasárnappja* 1974. november 25.

¹¹⁴ A pénzügyminiszter és a külkereskedelmi miniszter 1/1966. (III. 1.) PM–KkM számú együttes rendelete a vámjog részletes szabályainak megállapításáról és a vámeljárási szabályozásáról. *Magyar Közlöny* 1966. március 1.

¹¹⁵ Meggyorsul a vasúti forgalom Győr–Sopron között. *Népszava* 1966. szeptember 7.

¹¹⁶ Lovas: A fertővidéki HÉV, 39–40.

¹¹⁷ Józán-interjú.

¹¹⁸ Bodnár Zoltán: A külkereskedelmi árucsereforgalom és egyes közlekedési ágak. *Külkereskedelem* 10 (1966) 408.

Tranzittarifá] létrehozása céljából.¹¹⁹ Magyarország, Lengyelország és Csehszlovákia is tagjai lettek a szervezetnek. Hazánkon – és a GYSEV-en is – haladt át az évi sok ezer vasgönyös vasúti áru (fa, cellulóz, műtrágya, kálisó, ipari fa, papírfa, alumíniumhulladék, zúzott motorok és gépek¹²⁰ a Szovjetunióból Ausztriába) 60–65 százaléka.¹²¹ Ezzel egy időben továbbra is akadtak olyan próbálkozók, akik „zöld úton” kívánták elhagyni Magyarországot nyugati irányba. A vasutat ehhez eszközként használók közül Komládi Antal motorkocsivezető 1965. augusztus 4-én talpfákat szállított Mekszikópusztáról¹²² Fertőszentmiklósról. A megálló-rakodóhely csak pár 100 méterre volt a határtól, és ezt a 27 éves fiatalember ki is használta. Egy óvatlan pillanatban vágánygépkocsiját leakasztotta a pályakocsiról, majd tisztelgett a sínek közelében tartózkodó járőröknek, felgyorsított és – családját itt hagyva – átrohant a határon, végül csak Vallán állt meg. (Az ezzel kapcsolatos karikatúrát lásd a mellékletben.)¹²³ Minden csoda három napig tart csak, így hamar a feledés homályába merült az eset.

A GYSEV 1969. október 28-án ünnepelte fennállásának 90. évfordulóját. A – formálisan – részvénytársasági alapon működő vasút egyre növekvő tranzitjellegűvé válása miatt a magyar és az osztrák kormány további 20 évvel meghosszabbította annak koncesszióját.¹²⁴ A monarchiabeli társaság senkit sem zavart, még a vasfüggöny leereszkedése után sem. Személyzete 80 százalékban magyar volt, amely a teljes vonalon végezte a forgalom lebonyolítását, Ausztria csak az osztrák terület állomási személyzetét biztosította. Sőt, speciális elhelyezkedése és helyzete (teljes vonalhossza 217,4 km volt, amelyből 153,9 km volt Magyarországon) miatt egyre fontosabb szerepet vívott ki magának az országos és a nemzetközi közlekedés rendszerében.¹²⁵ Ezt segítették az 1972-ben meginduló magyar-osztrák határforgalmi megbeszélések is, ahol a MÁV, a GYSEV és az ÖBB [Österreichische Bundesbahn] képviselői a növekvő forgalom zavartalan lebonyolításáról folytattak eszmecsereket.¹²⁶ Sor került a Raabersped létrehozására, amely először csak a konténeres áru fuvarozásra kapott nemzetközi szállítmányozási jogot, majd 1984-től rendelkezett teljes szállítmányozási joggal.¹²⁷ Ezt követően egyre többször találkoztak egymással a magyar és osztrák vasúttársasági vagy politikai vezetők.¹²⁸ Ennek eredményeként 1973-ban Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter és Erwin Lang osztrák szövetségi közlekedési miniszter közösen aláírták a GYSEV új alapszabályát, amelynek értelmében a társaság már mindkét országban foglalkozott idegenforgalommal is, szállodákat, étter-

¹¹⁹ Sopronban aláírták a SAT-konferencia jegyzőkönyvét. *Népszabadság* 1975. július 4.

¹²⁰ Nagy-interjú.

¹²¹ Tárgyalás Sopronban a szovjet-osztrák forgalomról. *Világgazdaság* 1975. július 5.

¹²² 1976-tól Fertőújlak.

¹²³ Flucht aus Ungarn auf einer Lok. *Neues Österreich* 1965. augusztus 5.

¹²⁴ Húsz évre meghosszabbították a GYSEV szerződését. *Népszabadság* 1969. október 23.

¹²⁵ Fialatítás előtt a GYSEV. Új állomás Sopronban – Pályarekonstrukció – Drótkötélpálya. *Népszava* 1969. október 23.

¹²⁶ Magyar-osztrák vasúti határforgalmi megbeszélések. *Népszabadság* 1972. október 28.

¹²⁷ Törpevasút, nem kis vasút. *Népszava* 1984. január 15.

¹²⁸ Hírek. *Népszabadság* 1973. július 10.

mekeket épített, szállítási tevékenységét bővítette és utazási irodát is nyitott.¹²⁹ A vállalat a rendező pályaudvar rekonstrukciójának megkezdése után, 1974-ben nekifogott az új soproni pályaudvar megépítéséhez is.¹³⁰ 1975-ben a vállalat székházában került sor az újabb SAT-konferenciára, ahol a szovjet, osztrák, magyar, lengyel és csehszlovák vasúti szakértők a korábbi teherszállítási együttműködést mélyítették el.¹³¹ 1976-ban a két állam az 1969-ben már 20 évvel megújított GYSEV működési engedélyt 30 évvel meghosszabbította, amely ekkortól már 2007-ig volt érvényes.¹³² Ezzel lehetőség nyílt a GYSEV osztrák vonalainak korszerűsítésére is, amelyet az osztrák, a burgenlandi tartományi és a magyar kormány anyagilag is támogatott.¹³³ A vonalrekonstrukció és az M62-es szovjet dízelmozdonyok rendszeresítése mellett a tárgyalások alkalmával nagy hangsúlyt fektettek a határmenti területek közötti kapcsolatok fejlesztésére, amelynek egyik fontos eszköze a vasút lett.¹³⁴ Még ugyanebben az évben felavatták az új, 9 vágányos soproni teherpályaudvart, amely a kelet–nyugati tranzitforgalmat még inkább ki tudta szolgálni. A vállalat a rendező pályaudvar mellett egy vámraktározási központot is épített,¹³⁵ amely – a tömegárukat tekintve – monopolhelyzetbe került az ipari elosztási fordítókorongos rendszerének köszönhetően. Így a tömegét tekintve a soproni átmenő árufuvarozás volumene Hegyeshaloméval vetekedett.¹³⁶ A csaknem 40 ezer m²-es raktártér – a vállalati raktár kivételével – vámszabad terület lett, amely igen kedvező feltételeket jelentett az exportáló magyar vállalatoknak.¹³⁷ A személypályaudvar átadására 1977-ben került sor, ahol határrendészeti és vámszervek is helyet kaptak, így közös magyar–osztrák határállomásként funkcionált,¹³⁸ a külföldiek számára külön várótermet alakítottak ki.¹³⁹

A turizmus növekedését mutatta 1977-től a „hobbivonatok” megjelenése is. A 19. században épített mozdonyok és kocsik a GYSEV vonalán – leggyakrabban – Bécsből közlekedtek egy előre leszervezett időpontban. A vonatokat a régi szokás szerint kürtjellel indították az állomásokon, a vasutasok korabeli egyenruhákat viseltek. Először osztrákok vették igénybe, és Sopron, illetve Nagycenk nevezetességeivel ismerkedtek meg. Majd egy Bécsben élő japán kolónia is érkezett ezzel Magyarországra.¹⁴⁰ Az 1978-as bécsi Közlekedési Múzeumok Világszervezet kongresszusának résztvevőit a budapesti Közlekedési Múzeum meghívta Nagycenkre, ahol kipróbálhatták az 1970-től működő Széchenyi

¹²⁹ A magyar és az osztrák közlekedési miniszter aláírta a GYSEV új alapszabályát. *Népszabadság* 1973. november 17.

¹³⁰ Új pályaudvart kap Sopron. *Népszava* 1974. május 22.

¹³¹ *Népszabadság* 1975. július 4.

¹³² Harminc évvel meghosszabbították a GYSEV koncesszióját. *Népszabadság* 1976. február 21.

¹³³ Meghosszabbították a GYSEV koncesszióját. *Világgazdaság* 1976. február 21.

¹³⁴ Korszerűsítik a GYSEV ausztriai vasútjait is. *Népszabadság* 1976. szeptember 2.

¹³⁵ Felavatták az új soproni teherpályaudvart. *Népszabadság* 1976. április 7.

¹³⁶ Józán-interjú.

¹³⁷ Törpevasút, nem kis vasút. *Népszava* 1984. január 15.

¹³⁸ Felavatták az új soproni pályaudvart. *Népszabadság* 1977. július 12.

¹³⁹ Sopronban. *Népszava* 1977. július 12.

¹⁴⁰ Hobbivonat osztrák turistákkal. *Népszabadság* 1977. június 6.; Hobbivonat. *Népszava* 1977. június 19.

Múzeumvasutat,¹⁴¹ megnézheték a szabadtéri kisvasúti kiállítást és Széchenyi emlékmúzeumát.¹⁴² A delegációk Vulkapordánytól Sopronig stílszerűen az „Oldtimer”-rel utaztak.¹⁴³ A nosztalgia vonat gyakori volt a Fertővidéki HÉV-en Védény–Fertőszentmiklós viszonylatban is.¹⁴⁴ Népszerűvé váltak a GYSEV ünnepi, régi szerelvényei egy-egy jeles alkalommal. Csak 1979-ben mintegy 100-szor közlekedtek 24 nemzet turistáit szállítva.¹⁴⁵

1979-ben volt a GYSEV 100 éves jubileuma, amelyet mind a magyar, mind az osztrák részen megünnepeltek.¹⁴⁶ Az örömben azonban némi üröm is vegyült, mivel az 1968-ban kelt Közlekedéspolitikai Konceptió nem nyereséges vasútvonalak megszüntetését előíró intézkedése¹⁴⁷ a vállalatot is elérte. A Fertővidéki HÉV Fertőszentmiklós és Celldömölk közötti szakaszát gazdaságtalanságra hivatkozva felszámolandónak minősítették. A magyar vonalrész utolsó üzemnapja 1979. május 26-án volt (pár éven belül a síneket is felszedték).¹⁴⁸ A szakasz megszüntetését a helyi lakosság temetési szertartással fogadta. A vasút nélkül maradt falvak számára egyértelművé vált, hogy életmódjukban jelentős változás következett be, és új időszámítás kezdődött életükben.¹⁴⁹ A vasúttársaság vezetői a Fertővidéki HÉV teljes megszüntetését tervezték. Az osztrák üzletág azonban éppen ekkor kapott új vezetőket, akik meggyőzték a GYSEV elöljáróit arról, hogy érdemes a vonalat megtartani és korszerűsíteni.¹⁵⁰ Még ebben az évben Magyarország és Ausztria között létrejött egy egyezmény a határon átmenő vasúti forgalom további megkönnyítése céljából.¹⁵¹ A turizmus növelése érdekében a vállalat – a soproni Lokomotív Tourist Utazási Iroda 1976-os¹⁵² átadása után – 1981-ben Vulkapordányban is nyitott egy utazási irodát, ahol nemcsak a nosztalgiaszerelvényeken történő utazás lebonyolításával foglalkoztak, hanem repülőjegyek értékesítésével, szállodai szobafoglalásokkal, körutazások szervezésével, vasúti, hajó- és színházjegyek foglalásával is.¹⁵³ Ekkorra kezdett el megnöni az egy napra beutazó osztrák turisták száma a GYSEV vonalán és Sopronban is. Ennek oka egyrészt abban keresendő, hogy a vasút olcsóbb volt az autós közlekedésnél, másrészt így az utazó a híres soproni borvidéken pár pohár bort is elfogyaszthatott. A vasúttársaság egnapos utazásokat szervezett, és a turisták számára saját üzleti hálózatot is kiépített keresett bolti termékeik értékesítésére, akik emellett az olcsóbb szolgáltatások (étkezés,

¹⁴¹ Varga Gábor: „Vendégségben a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasútnál”. Vasúti vendéglátás és idegenforgalom a GYSEV kezelésében az 1970-es és az 1980-as években. In: *Különvonaton. A vasút szerepe a vallási életben és a turizmusban*. Szerk.: Barna Gábor – Gyöngyössi Orsolya. Szeged, 2018. 86.

¹⁴² A bécsi IATM-kongresszus – Nagycenken. *Népszava* 1978. szeptember 22.

¹⁴³ Utazik a kongresszus. *Népszabadság* 1978. szeptember 23.

¹⁴⁴ Varga Gábor: Vendégségben, 90.

¹⁴⁵ Százéves a győr–sopron–ebenfurti vasút. *Népszabadság* 1979. október 11.

¹⁴⁶ Százéves vasút. *Amerikai Magyar Népszava* 1979. december 21.

¹⁴⁷ Csanádi György: *Közlekedéspolitika*. Bp., 1968. 30.

¹⁴⁸ Megszűnő vasútvonalak. *Népszabadság* 1979. május 26.

¹⁴⁹ Varga Gyula: A Fertőszentmiklós–Celldömölk közötti helyi érdekű vasút (1879–1979). *Honismeret* 18 (1990) 1. sz. 42.

¹⁵⁰ Lovas: A fertővidéki HÉV, 40–41.

¹⁵¹ A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsának 1979. évi 17. számú törvényerejű rendelete. *Magyar Közlöny* 1979. augusztus 18.

¹⁵² Varga: A Fertőszentmiklós–Celldömölk, 87.

¹⁵³ Új utazási irodát nyitott a GYSEV. *Világgazdaság* 1981. február 14.

fogorvos, fodrász, kozmetikus) miatt is jöttek az országba.¹⁵⁴ A korábban fagyos osztrák-magyar kapcsolatok ezzel tehát jócskán oldódtak. A GYSEV 1988-ban csatlakozott a Keleti Régió Közlekedési Szövetséghez [Verkehrsverbund Ost-Region] a Sopronkeresztúr-Ebenfurt és Pomogy-Nezsider szakaszokkal, amelynek feladata a buszos, a villamos- és a vasúti közlekedés menetrendjének és tarifájának regionális összehangolása volt.¹⁵⁵ Ezt követően a napi három vonatpár helyett szinte óránként közlekedett vonat a Sopron-Ebenfurt vonalon át Bécsig, amely már főként a munkába és iskolába járáshoz igazodott.¹⁵⁶

Ez az enyhülés a vasutaság szemszögéből már jóval korábban elkezdődött. Mivel a személyzet nagy része magyar volt, és közülük sokan jártak ki – különböző engedélyekkel – Ausztriába, legtöbbször jó kapcsolat alakult ki a két nemzet egy munkahelyen dolgozó személyzete között. Az egymásrautaltság baráti viszonyokat szült. A munkájukat Ausztriában végzőknek németül is kellett tanulniuk, amit a társaság biztosított számukra heti rendszerességgel.¹⁵⁷ A GYSEV Vulkapordányban, Pomogyon és Boldogasszonyban tartotta meg az adott vonal személyzetének továbbképzéseit, amit – németül tudó – magyarok végeztek az 1970-es évek végéig. Ezt követően az osztrák üzletág már saját maga képezte személyzetét. A németnyelv-tudás hiánya – már az 1960-as évektől – azonban egyre nagyobb problémát jelentett főként a mozdonyvezetőknel, akiket ebben az időben már Baranyából (Palotabozsok, Somberek) – az ottani német kisebbségből – kellett átcsábítani. A GYSEV megbecsülte a nyelvet tudó és szakmával rendelkező munkavállalóit és családjukat, akik számára nemcsak munkát, hanem lakást is adott. A tisztségviselők szolgálati útlevéllel rendelkeztek, amelyet széfben őriztek, és csak az előre tervezett kiutazás előtti nap délutánján lehetett felvenni, a megérkezést követő nap reggelén pedig le kellett adni a tiszviselőknél. A személyzet úgynevezett Dienstauftraggal [határátlépő okmány] rendelkezett, amelyet a vezényletnél lehetett átvenni a szolgálati időre, majd azt követően le kellett adni.¹⁵⁸

A csempészetet a legkomolyabb ellenőrzések mellett sem lehetett megállítani. Hiába voltak szigorú átvizsgálások. Slágertermékek minősült többek között az orkánkabát, a kávé, a nejlonharisnya, az otthonka, a dzsörzé, a varróanyag, a Fa szappan, a tusfürdő és a számológép. A Fertővidéki HÉV személyzetéből többen Boldogasszonyban (az állomást el lehetett hagyni, de a települést nem!) bementek vásárolni a helyi üzletekbe. Sőt, olyan is előfordult, hogy a Nezsider-Fürdőn való éjszakázásuk előtt Bécsbe is eljutottak, és a Mariahilferstrasse olcsóbb mellékutcaiban itthon nem kapható termékeket szereztek be. Ezek hazahozatala sem ütközött általában komolyabb akadályokba, hiszen Pomogynál csak néha volt vámvizsgálat magyar részről. Ez azonban veszélyes játéknak számított, mert a beépített emberek sokszor bejelentették ezt a hatóságoknak, amelyek azonban legtöbbször mégis elsimították ezeket az ügyeket. Speciális eset volt, amikor a fertőújlaki határvizsgálat alkalmával egy határőr a vonaton hagyta véletlenül a fegyverét, amellyel

¹⁵⁴ Élelmes turizmus. *Amerikai-Kanadai Magyar Élet* 1983. március 5.

¹⁵⁵ Zwickl: *GYSEV die Raaberbahn*, 237.

¹⁵⁶ Józan-interjú.

¹⁵⁷ A jószomszédság vasútja. *Szabad Föld* 1984. augusztus 8.

¹⁵⁸ Józan-interjú.

a szerelvény belépett Ausztriába. A személyzet, érzékelve a kínos és veszélyes helyzetet, a fegyvert elrejtette, majd este visszahozta Magyarországra és visszaadta tulajdonosának. Az esetet – saját maguk érdekében – senkinek sem jelentették, hiszen fegyvercsempészetnek minősült volna. A hiánygazdaságban nem forgalmazott termékek közül még élelmiszereket, főként déligyümölcsöket is nagy előszeretettel hoztak haza a vasutasok, és – ha ezek nem kereskedelmi mennyiségben voltak náluk – a határőrök nagyvonalúan át is engedték. Messze a legnagyobb kuriózumnak számított az, amikor egy vonatfékező üres vasúti nyitott szenes kocsiban lovas kocsit csempésztett Magyarországra. Az ismerős határőrök figyelmét sikerült elterelnie, akik nem vizsgálták át az „üres” vagonokat. Majd Fertőszéplakon a szerelvény megállása után a kocsit gyorsan kiemelte egy előre odarendelt markoló, a vonat továbbment, az áru pedig értékesítésre került.¹⁵⁹ A vonatkíséret leggyakrabban az Ausztriában slágertermékeknek számító szovjet pezsgőt (Szovjetszkoje Igrisztoje),¹⁶⁰ Pick-szalámit, töombsajtot és vesepecsenyét¹⁶¹ vitt ki a szomszéd országba, ahol a munkatársak, ismerősök nagy előszeretettel vásárolták meg tőlük. Az embercsempészet is jelen volt mindvégig. Többször fordult elő, hogy a papírfával rakott kocsik direkt erre a célra kialakított üregeiben bújtak meg a disszidensek, de Sopronban vagy Ebenfurtban általában megtalálták őket. Ugyanakkor akadt olyan is, akinek sikerült az átszökés.¹⁶² Egy fűtőházi szerelő az 520-as gőzmozdony – lúgos vízzel teli – víztartályába mászott bele, amitől majdnem meghalt, bőre súlyosan károsodott, de végül átjutott Ausztriába. Egy másik munkás a mozdony bolygókerékei fölé készített búvóhelyet magának, és ki is vitte a mozdonyt.¹⁶³

Az 1980-as évek második felére a GYSEV személyszállítási mutatóin is érződött a közúti és légi közlekedés konkurenciája. A személyforgalom a korábbi felére esett vissza, míg az fuvarozott árumennyiséget megduplázta – köszönhetően a vámraktárak adta logisztikai lehetőségeknek.¹⁶⁴ A két állam 1986-ban a Fertővidéki HÉV koncesszióját is meghosszabbította 2007-ig. Az osztrák részen a pályarekonstrukció után a vonal tengelynyomása már 22 tonna lett és 60 km/h-s sebességgel haladhattak a szerelvények.¹⁶⁵ A vicinálison legfőképp cukorrépát fuvaroztak tavasztól őszig, és már akkor megjelentek rajta – egyedi engedélyezéssel és idegenforgalmi céllal¹⁶⁶ – a különvonatok is, miután 1955-től megszüntették rajta a személyszállítást.¹⁶⁷ A Győr–Sopron–Ebenfurt szakasz villamosítása 1987–1988-ra¹⁶⁸ készült el, így a dízelvontatás helyett V43-as mozdonyok jelentek meg a vonalon.¹⁶⁹ Még a vasfüggöny lebontása előtt felmerült a Fertővidéki HÉV-en a Pomogy és

¹⁵⁹ Nagy-interjú.

¹⁶⁰ A mozdonyvezetők Ebenfurtban egy lemezszekrénybe rakták be az Ausztriába átvitt pezsgőt, amit a helyi vonatfelvevő a vételi árnál magasabban értékesített, majd a szállítóknak azt kifizette. Nagy-interjú.

¹⁶¹ Uo.

¹⁶² Józán-interjú.

¹⁶³ Nagy-interjú.

¹⁶⁴ Kétnyelvű vasút. *Népszabadság* 1986. július 12.

¹⁶⁵ Meghosszabbítják a Fertő vidéki vasútvonal koncesszióját. *Népszabadság* 1986. november 20.

¹⁶⁶ Józán-interjú.

¹⁶⁷ Meghosszabbítják a fertővidéki vasút működési engedélyét. *Népszava* 1986. november 20.

¹⁶⁸ Átadták a GYSEV új villamosított vonalát. *Népszava* 1988. május 28.

¹⁶⁹ Villamosítás a GYSEV magyarországi szakaszán. *Népszabadság* 1987. május 6.

Fertőszentmiklós közötti menetrendszerű közlekedés visszaállítása.¹⁷⁰ Erre azonban 1990-ig várni kellett, amikor teljesen felszámolták a vasfüggönyt. Ekkor újraindultak a menetrendszerű személyszállító szerelvények Fertőszentmiklós és Nezsider települések között.¹⁷¹ Az eddig államigazgatási felügyelet alatt álló vasút a rendszerváltozástól ténylegesen részvénytársaságként működött tovább.¹⁷²

Melléklet

A GYSEV forgalma 1947 és 1990 között

Év	Utasszám (fő)	Áruforgalom (t)
1947	1 506 000	424 000
1948	1 880 000	547 000
1949	1 922 000	723 000
1950	2 405 000	946 000
1951	3 423 000	1 022 000
1952	4 094 000	1 133 000
1953	4 324 000	1 321 000
1954	4 544 000	1 507 000
1955	4 352 000	1 499 000
1956	4 025 000	1 288 000
1957	4 023 000	1 575 000
1958	4 146 000	1 398 600
1959	4 827 000	1 990 000
1960	5 146 000	2 407 000
1961	5 327 000	2 571 200
1962	5 627 000	2 832 900
1963	6 021 000	3 174 400
1964	6 470 000	3 362 300
1965	6 253 000	3 592 200
1966	6 624 000	3 421 900
1967	6 796 000	3 253 900
1968	6 943 000	3 610 600

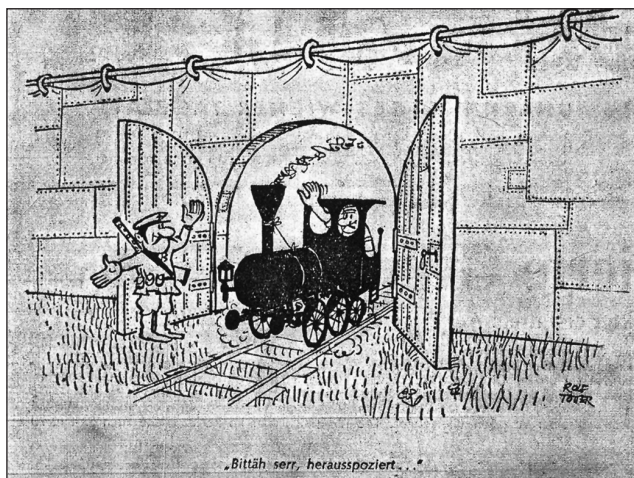
¹⁷⁰ „Új vasút” Ausztriában. *Világgazdaság* 1989. április 22.

¹⁷¹ Újra megnyitott a határátkelő. Vonattal a Fertő tájain. *Népszabadság* 1990. május 30.

¹⁷² A GySEV kibújt a vasfüggöny alól. *Népszava* 1991. március 4.

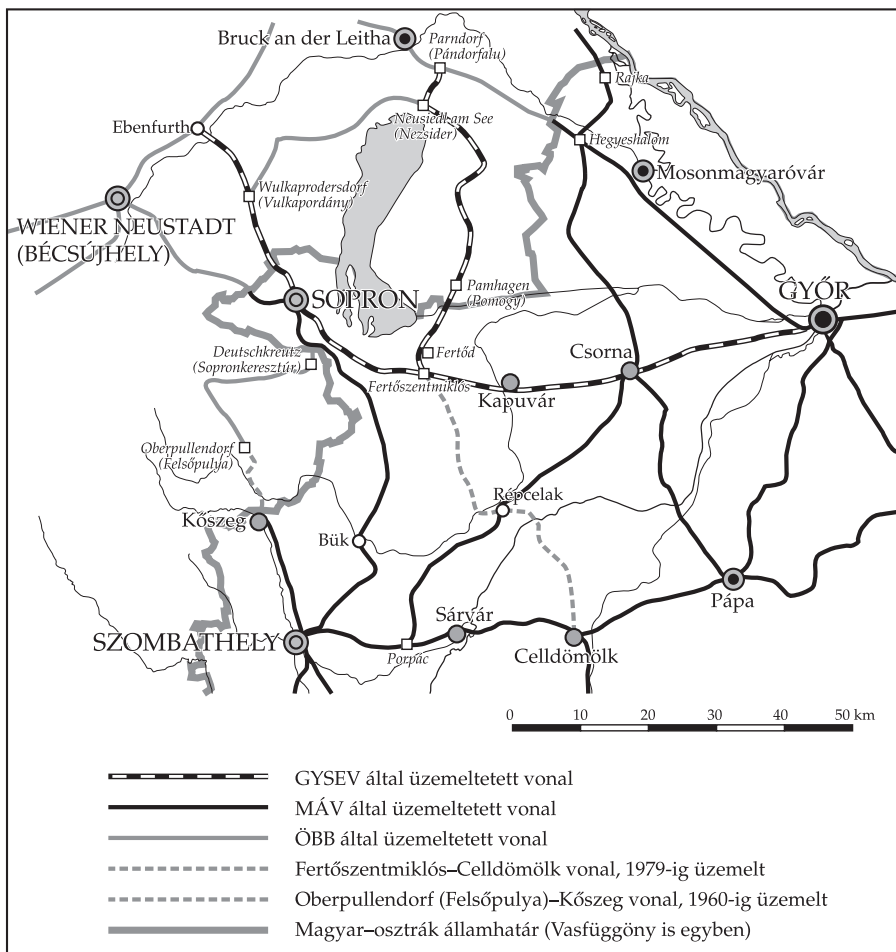
Év	Utassforgalom (fő)	Árufforgalom (t)
1969	7 096 000	3 300 000
1970	7 217 000	4 013 000
1971	6 726 000	3 783 000
1972	6 515 000	3 711 000
1973	6 240 000	3 955 000
1974–1980	nincs adat	nincs adat
1981	3 844 000	5 480 000
1982	3 627 000	5 020 000
1983	3 019 000	4 568 000
1984	2 971 000	5 036 000
1985	2 857 700	5 490 000
1986	2 780 000	5 686 000
1987	2 712 000	5 088 000
1988	2 565 000	4 795 000
1989	2 351 000	4 491 000
1990	2 231 060	4 125 194

A rendelkezésre álló adatsorokból nyomon követhető, milyen politikai esemény következtében voltak törések leginkább a (személy)forgalmat illetően. 1971-től az utassforgalom folyamatos csökkenése a közúti közlekedés megállíthatatlan térhódításával magyarázható. Forrás: Tóth Sándor Frigyes közlése nyomán számomra rendelkezésre bocsátott adatbázis alapján; Lovas: A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút, 179.



Komláti Antal áthajtásos átszökésének karikatúrája 1965-ből.

Forrás: Flucht aus Ungarn auf einer Lok. *Neues Österreich* 1965. augusztus 5.



Az északnyugat-magyarországi térség vasútvonalai a vizsgált időszakban.

Készítette: Dr. Jéger Gábor, Nagy Béla