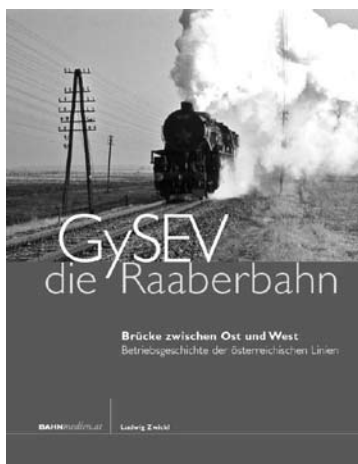

FEJEZETEK KÖZÉP-, KELET- ÉS DÉLKELET-EURÓPA TÖRTÉNETÉBŐL

Az osztrák–magyar vasút

Ludwig Zwickl első vasúti témájú könyve 2011-ben jelent meg a bahnmedien.at vasúti szakirodalmakat tömörítő szerveződés jóvoltából. A szerzőnek már előzőleg is jelentek meg publikációi, de egyik sem tartozott a közlekedéstörténet egyik szegmenséhez sem. *Kamradenschaft in der Gendarmerie*¹ címmel 1997-ben írta meg első fontosabb könyvét, majd hosszú hallgatás után jelent meg a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút történetét feldolgozó monográfiája. Az alcím megjelölésével ellentétben nemcsak az osztrák vonalak történetét – vertikális és horizontális értelemben – foglalja össze, hanem egy nagyon széleskörű és szinte minden részletre kiterjedő összegzést ad a vasúttársaság történetéről.

A könyv 10 fejezetre osztott, és mindegyik fejezet akár önálló egy-séggként is értelmezhető. Ezen tárgyalások előtt, a szerző és a GYSEV (2011-es) vezérigazgatója, dr. Székely Csaba előszavai olvashatók. Ebből az előszóból derül ki, hogy Zwickl-t már gyerekkorában megragadta a vasút, a gőzmozdonyok látványa. Különösen a Fertővidéki HÉV szerelvényei gyakoroltak rá nagy hatást, mivel a Fertő-tó partján lévő Neusideler am See (Nezsider) állomásán nyaranta csodálhatta a gőzmasinákat. Ez a gyerekkori szenvedély később sem merült a feledés homályába, és felnőtt korában is tovább folytatódott – igaz akkor már a vasúti szakirodalom kutatásával, gyűjtésével. Zwickl kiemeli előszavában, hogy még fiatalkorában Hans Sternhardt Die GySEV című könyve is hatással volt későbbi életére. Valamint itt egyfajta összegzésképpen írja le, hogy ez a könyv a



1. Bajtársiasság a csendőrségnél

történeti események feltárása és leírása mellett egy színes, sok képi forrással ellátott „bemutakozó” lenne inkább, ahol elsősorban a „benyomások”, sem mint a „részletezés” a fontos. A romantikus hangvétellű előszóban, végül köszönetet mond a segítségért, köztük külön kiemeli *Kubinszky Mihályt*, aki értékes tapasztalataival mozdította előre a könyv a megírását. (A rendkívül sok fényképmelléklet mellett, a könyv előlapján látható kép is Kubinszky Mihály gyűjteményéből származik.) Székely Csaba előszava sokkal tárgyilagosabb a szerzőénél. Méltatja a megjelenő könyvet, és sok sikert kíván annak forgalmazásához is.

Az első fejezetet, A gőzmozdonykorszak kezdete a Monarchiában (*Beginn des Dampf-Eisenbahnzeitalters in der Monarchie*), három további alegységre osztották. Az első, a GySEV megalakulása előtti, nyugat-dunántúli közlekedési állapotokat tárja fel. Itt olvashatjuk, hogy még az osztrák–magyar kiegyezés előtt (1867) milyen tervek születtek a Lajtán innen és túl az infrastruktúra fellendítésére. Nagyon igazságosan, egy osztrák és egy magyar tervet emel ki és részletez Zwickl, ahol Széchenyi István gróf munkásságát is megemlíti. A kiegyezés előtti állapotokat a dunántúli magántársaságok kialakulásával kezdi, ami azért is nagyon fontos, mivel így az olvasó könnyebben bele tudja magát képzelni abba a korszakba, amikor a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút megalakult. Az osztrák és magyar magánvasutak leírása után már egyértelműen kirajzolódik, hogy a termékeny kiskisalföldi területen, Sopron és Győr között nincsen vaspálya. Ezt a tátongó űrt többen, több társaság is szeretne volna kitölteni. Ezekkel a „meg nem valósult” tervekkel foglalkozik az első fejezet utolsó alegysége.

A következő fejezet, A GySEV-főpálya (*Die GySEV-Hauptstrecke*) már a megvalósult elképzeléseket helyezi a középpontba. A társaság alapításával kezd Zwickl és kronologikusan halad egyre előrébb, az akkor még „kis helyi vasút” életének bemutatásával. Az Erlanger-féle előengedély (1872) taglalása után a társaság megalapításával folytatja a szerző, ami után a Győr–Sopron közti pálya (1876) engedélyezési és építési műveleteiről olvashatunk. Ennél a résznél nagyon sok gondolatot és elképzelést lehet olvasni *Lovas Gyula* 1997-ben megjelent *Magyar Vasúttörténet* című kötetekbe írt, időrendileg osztott GySEV-történeti feldolgozásából. Sajnos Lovas munkássága csak egy általa készített rézkarc ábrázolásban merül ki, a vállalat történetét feldolgozó publikációi (közvetlenül) nem kapnak helyet a könyvben. Ugyanakkor a vállalat megalakulásáról szóló részben, és a kezdeti időszakot taglaló egységekben nagyon sok elsődleges (levéltári) forrást mutat be a szerző, miknek nagy többsége igazi ritkaság a vasúti történetírásban. A számos képi ábrázolás mellett ki kell mindenképpen emelni, hogy a

társaság alakuló üléséről is tudósít Zwickl, az igazgatósági tagokat is felsorolja, ami szintén nagy ritkaság a témában. A fenti érdekességek mellett a szerző tovább növeli a mű közérthetőségét azzal, hogy korabeli menetrendeket és szabályzatokat is elemez, valamint a XIX. század utolsó harmadára jellemző vasúti jegyárak világába is betekintését enged. A magán- és állami gyűjtemények, levéltárak mellett egyre nagyobb hangsúlyt kapnak a képi források közlésében a (vár)megyei, illetve tartományi szintek is. Ez hatással van a könyv egészére, nem a vizuális ábrázolásban betöltött szerepére, hanem az egyes fejezetek sokszínűségére, változatosságára. Itt elsősorban az általánosan bevett történeti besorolások és az eseménytörténet leírásai mellett az érdekességekről, kuriózumokról is olvashatunk. Emellett a fejezetben a térségben jellemző iparvállalatok és a vasút kapcsolatáról is szó van, valamint a társághoz kapcsolódó HÉV-vonalakról is olvashatunk.

A harmadik egységben elsősorban a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút egyetlen saját kezelésű mellékvonala, a fertővidéki helyi érdekű vasút engedélyezési és építési munkálatai kerülnek szóba. (*Die Neusiedlerseebahn und die weitere Entwicklung*) Két szempontból is érthető, hogy a mellékvonallról külön fejezetet készített Zwickl: több mellékvonal is kapcsolatban állt a társaság fővonalával (pl.: Szombathely–Pozsonyi; Sopron–Pozsonyi; Sopron–Kőszegi HÉV) de azok forgalmára csak közvetetten volt hatása a GySEV-nek, ellenben a Fertővidéki HÉV-nél, ahol már a törzsrészvények többségének megvásárolása után kezdődött a GySEV-korszak. A másik ok, hogy a szerző, Ludwig Zwickl, éppen a Fertővidéki vasúttal (*Neusieder See Bahn – NSB*) került kapcsolatba először, és azon belül is a GySEV-vel. Ahogyan a fejezet címe is mutatja, nemcsak a nevezett mellékvonallról, hanem annak fejlődésén keresztül a századfordulón jellemző infrastruktúra és iparfejlesztő elképzelésekről, illetve azok megvalósulásáról ír. A kuriózumok említése végigvonul a könyvön, jellemző erre a fejezetre is. Ezek közé tartozik a soproni városi villamos taglalása, valamint a vonal mentén fekvő cukorgyárakról készített képeslapok ábrázolása. A fejezet egyetlen nagy hiányossága (eltérően a többi résztől, ahol az elsődleges források dominálnak), hogy döntő többségben korabeli sajtócikkekre, tudósításokra alapozta a szerző, ami nem növeli egyértelműen a mű hitelességét.

A negyedik fejezetben majd 20 oldalon keresztül olvashatunk A nagy választóvonalról (*Die große Zäsur*) ami az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásának körülményeit részletezi. Az első világháború mozgalmas éveiről egy táblázat is tanúskodik, melyen a GySEV teher- és személyforgalmát ábrázolták. Ezek mellett magyar nyelvű Monarchia-térképen szemlélteti

Zwickl, hogy pontosan mivel is járt a háború elvesztése, és ezzel összefüggésben a társaság integritásának elvesztése. Ahogyan a korábbi részekben is említettem, Zwickl elsősorban a kuriózumok „beemelésére” törekedett, amit ennél a fejezetnél kiemelkedően meg is tudott valósítani. Nem véletlenül, hiszen a mai napig tartó következményei vannak az 1918 és 1921 közötti eseményeknek. A legfontosabb ritkaság a témában egy 1921-es osztrák postai térkép, ami (még) Sopront (*Ödenburg*) jelölte meg Burgenland tartomány székhelyéül, és még a népszavazás előtti (eredetileg elgondolt) határokat mutatja be. Rögön a következő oldalon a népszavazás utáni térképpel szemlélteti, hogy elsősorban vasúti szempontból mivel járt, hogy Sopron a magyar oldalt választotta. Az országos szintű eseménytörténet mellett a lokális jelentőséggel (is) bíró fordulatokról is olvashatunk. Érdekes, hogy az osztrák politikatörténeti megközelítéseken elsiklik a szerző, viszont a magyar érintett térségre vonatkozóan meglepően nagy alaposágot tanúsít. A fejezetet a két „király-puccsal” és a fiatal Ausztriának a GySEV-koncesszióba való 1923-as belépésével zárja.

Az ötödik fejezet a Konszolidáció (*Die Konsolidierung*) nevet viseli és a két világháború közötti eseményekbe enged betekintést. Zwickl az osztrák állam és a vasúttársaság vitás jogi kérdéseinek taglalásával indít, melyből megtudhatjuk, hogy a társaság részvényeinek majdnem 30%-át szerezte meg Ausztria. (A forgalom 1922 elejére állt csak helyre, amiket az új határ Sopronkertes (*Baumgarten*) és Sopron valamint Pomogy (*Pamhagen*) és Mexikópuszta (mai nevén Fertőújlak) állomások között metszett.) Ezek után a Déli Vasút 1924-es megszűnéséről, illetve átalakulásáról, és annak a GySEV vonalaira gyakorolt hatásáról olvashatunk. A modernizáció, a motorvonatok elterjedése és a kísérleti autóbuszüzem jellemezte ezt a korszakot, melynek igazolására számos vizuális forrást láthatunk. Olyan érdekességekről is beszámol Zwickl mint például, hogy a GySEV vonalakon már 1936-tól volt a vonatok indulását jelző szignál, és hangosbemondó. A fejezetben inkább a technikai és gazdasági leírások dominálnak, politikai vagy eseménytörténetről kevés említés esik.

A hatodik fejezetben, A második világháborúról és hatásairól olvashatunk. (*Der Zweite Weltkrieg und seine Folgen*) Az első alegységben hasonlóan a többi, e témával foglalkozó szakirodalommal, az 1938-as Anschluss-szal indít Zwickl is. Az ez esemény fordulatot jelentett a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút életében is, mivel a „Nagy-Németország” így az osztrák és a magyar vonalak közvetlen közelébe került. Ennek a „közeledésnek” nagyon jó képi bizonyítéka, egy Pomogy (*Pamhagen*) állomásnál lencsevégre kapott horogkeresztes gőzmozdony szerelvény és előtérben a szolgálatot teljesítő

vasutasok 1938. március 13-án. A második világháborút szinte kizárólag a magyar események tükrében olvashatjuk, melyet a revíziós évek területi növekedéseit bemutató térképpel is alátámaszt Zwickl. Különösen nagy hangsúlyt fektetett a szerző az 1944-es magyarországi hatalomátvételre, melynél konkrét vasutas sorsokat is leír. A fejezet elsőszámú különlegessége szintén egy képhez kötődik, egy légi felvételhez Sopron bombázásáról, amit az amerikai légierő egyik bombázójából készítettek. A részt a háborús pusztítás összegzésével, német kitelepítések leírásával, valamint egy egész oldalas osztrák menetrenddel zárja Zwickl.

A hetedik egység a Politikai fordulat Magyarországon (*Politischer Umschwung in Ungarn*) címet viseli. Nagyon fontos, hogy a szerző külön fejezetben foglalkozik a témával. Hiszen már a korszak elején eldőlt, egy 1949-es rendeletben, hogy nem kerül sor a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút államosítására. Valamint különállóságának és önállóságának biztosítása is ezzel a rendelettel magyarázható. Nagy hiányossága a fejezetnek, hogy az 1955-ös Osztrák Államszerződésről, és annak a vasútra gyakorolt hatásairól nem tesz említést, ugyanakkor az 1956-os budapesti forradalomról és elsősorban az emigrálókról nagyon részletesen olvashatunk. A fejezet egészen a '60-as évek végéig követi nyomon a történeteket, a politikai leírások mellett számos technikai változásról is tudósítva. Ezen tudósítások között a legfontosabb értéket a kocsipark fejlődésének leírása, valamint a trakcióváltás (gőz–dízél–villany) problematikája adja. A könyv alcímével ellentétben sokkal nagyobb hangsúlyt kap a magyar történetek feltárása és leírása. Ez azzal is magyarázható, hogy a társaság igazgatása (napjainkban is) és forgalmának döntő többsége Magyarországon zajlik.

A meginduló modernizáció (Beginnende Modernisierung) című fejezetet a vállalat 90 éves jubileumával (1969) és annak ünnepségeivel vezeti be Zwickl. Itt említi részletesen Hans Sternhart „Die GySEV” című összefoglaló munkájának kiemelkedő jelentőségét, amely a vállalat története egyfajta első összefoglalójának is tekinthető. Külön alegységben tárgyalja a szerző a nagycenki keskenynyomtávú úttörővasutat (ma Széchenyi-múzeumvasút) és annak politikai jelentőségét. Sajnos ennél a pontnál sem tesz említést Lovas Gyula munkásságáról, aki vasúttörténeti írásai mellett, tevékenyen részt vett a kisvasút elindulása körüli munkálatokban. A magyarországi „új gazdasági mechanizmust” részletesen tárgyalja Zwickl, hiszen az elgondolás áldozata lett a Fertővidéki helyi érdekű vasút magyar szakaszának döntő többsége (Fertőszentmiklós–Celldömölk). Erről a vonalbezárásról csak nagyon röviden írt Zwickl, melyet egy „az utolsó teljes hosszon közlekedő szerelvényről” készült fényképpel illusztrált. Sajnos, a GySEV-pálya

közvetlen közelében, a MÁV GV² által működtetett Kapuvári Gazdasági Vasútról és annak 1979-es megszüntetéséről nem lehet olvasni a fejezetben. A trakcióváltás okozta műszaki kihívásokról és problémákról viszont annál több képi és szöveges forrást tett közzé a szerző. A társaság 90 éves fennállását ünneplő események mellett a 100. jubileumról (1979) is részletesen ír a fejezet végén.

A következő fejezetben a vonalak villamosításába (*Die Elektrifizierung*) kaphatunk betekintést. A magyarországi fővonal 1987-es villamosításának körülményeiről nagyon részletes műszaki leírást olvashatunk, melyet számos – elsősorban a felsővezetésekről és a különböző villanymozdonyokról készített – fényképek is kiegészítenek. A fejezetben egyértelműen dominál a műszaki illetve a logisztikai hangvétel, a politikai háttér csak ritkán kerül szóba. A vállalat csatlakozását a VOR-hoz (*Verkehrsbund Ost Region* – Keleti Közlekedési Szövetség) külön alfejezetben tárgyalja Zwickl, ami óriási előrelépés volt a mindig veszteséges személyszállítás fellendítésére. A rendszerváltozásról és a határnyitásról is alapos és tárgyilagos leírás olvasható, összevetve a „nyitás” éveinek (1989–90–91–92) személy- és teherforgalmát, a közúti forgalommal összehasonlító táblázatokkal. A vasfüggönyről és annak elbontásáról a halbtorni határőrség gyűjteményéből láthatunk nem mindennapi képeket. A határnyitással a motorvonatüzem sikereinek leírása után Ausztria 1995-ös Európai Unió csatlakozásáról, és annak közlekedési előnyeiről olvashatunk. A fejezetet végét a soproni konténerrakodó kivitelezése és a teherforgalom fellendülésének leírása adja.

Az utolsó, tizedik fejezet témája már „elfordul a múlttól” és inkább vonatkozik a Jelen és jövő-re (*Gegenwart und Zukunft*). A modernizáció sikereiről és a „korridor-vonatok” fontos turisztikai előnyeiről ír Zwickl. Magyarország 2004-es EU-s és 2007-es schengeni csatlakozásai után már egy „közös európai egységben” tud tovább működni és fejlődni a társaság a regionális értékek megőrzése mellett. A Sopron–Szombathely–Szentgotthárd vonal 2001-es átvétele is ebben a „közös európai korridor gondolatban” fogant, melynek villamosítása mára teljes egészében befejeződött. Szintén ebben a gondolatkörben fogalmazódott meg a monarchia korában bevált és jól működő elvek alapján működtetett fertővidéki vonal villamosítása, hogy a kor kihívásainak eleget téve egy rentábilis mellékvonal legyen belőle. A sikeres modernizációs törekvések leírása egészen az 2010-es évekig következő nyomon. (Tehát, a 2011 decemberében bekövetkezett Szombathely–Csorna–Rajka; Szombathely–Kőszeg; Szombathely–Zalaszentiván és Szombathely–Körmend–Zalalövő vonalak GySEV forgalomba történő in-

tegrációja már nem szerepel a kötetben.) A fejezet végén egy vasúti térkép látható, melyen a 2010-ben a GySEV üzemében lévő vonalak leírásai is olvashatóak. A könyv végén egy rövid összegzés található angol és magyar nyelven a kötet tartalmáról, főbb pontjairól. Majd a tényleges utolsó fejezet, a Bibliográfia (*Literaturverzeichnis*) következik. Ebből megtudhatjuk, hogy a kötet 43 szakirodalom felhasználásával készült el, amit három különböző sajtócikkkel is kiegészítettek. Kiemelkedő jelentőségűek a felsorolt szakirodalmak mellett a „nem nyilvános források” (*Unöffentliche Quellen*) amelyek a Fertőzug településeinek helyi gyűjteményeiből származnak.

Ahogy a korábbiakban is leírtam, a könyv elsődleges jelentősége a ritka, szinte különlegesség számba menő képi források felsorakoztatásában rejlik. Ezen vizuális források nagy többsége országos és megyei (tartományi) vagy helyi gyűjteményekből származnak. Ezek mellett olyan kuriózumok is jelen vannak, melyek a Bécsújhelyi Ipari Múzeumból (*Industriemuseum Wienerneustadt*) vagy a Cinfalvi Cukorgyár (*Siegendorfer Zuckerfabrik*) belső archívumaiból származnak. A különböző közösségektől származó források mellett jelentős szerepet kapnak a magángyűjteményekből származó fényképek is. Ahogy a szerző, Ludwig Zwickl is írja előszavában, nem történelemkönyvet szeretett volna megírni, hanem új nézőpontokat (vizuális források) is szem előtt tartó történeti-etnográfiai–technikai–szociográfiai összegzést kíván adni a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasútról, és társaság hatásairól. A korábban leírt tartalmi hiányosságok ellenére koherens, logikusan felépített könyv született meg a GySEV-ről, ami elsősorban képi forrásaival kívánja felhívni magára a könyvek világától elidegenedett olvasók figyelmét.

Ludwig Zwickl: GySEV die Raaberbahn. Brücke zwischen Ost und West. Betriebsgeschichte der österreichischen Linien (GySEV, a győri vasút – Híd Kelet és Nyugat között. Az osztrák vonalak üzemtörténete) Korneuburg, bahnmedien.at Verlag 2011. 352 o.

Varga Gábor