

# 130. obletnica železnice v (Dolnji) Lendavi



A lendvai (alsólendvai) vasút  
130. évfordulója



130. obletnica železnice  
v (Dolnji) Lendavi

A lendvai (alsólendvai) vasút  
130. évfordulója





Knjižnica – Kulturni center Lendava  
Lendvai Könyvtár és Kulturális Központ



## 130. obletnica železnice v (Dolnji) Lendavi

# A lendvai (alsólendvai) vasút 130. évfordulója

Urednik  
Szerkesztő

Halász Albert

Lendava  
Lendva  
2020

**Izdajatelj Knjižnica – Kulturni center Lendava**  
**Kiadó Lendvai Könyvtár és Kulturális Központ**

*Konferenco in izid  
zbornika sta podprla* Občina Lendava – Lendva Község in/és  
*A rendezvényt és a* Lendva Községi Magyar Nemzetiségi Önkormányzati  
*kiadást támogatták* Közösség – Madžarska samoupravna narodna skupnost  
občine Lendava

*Urednik* dr. Halász Albert  
*Szerkesztő*

*Pomočnica urednika* Varga, Ines  
*Segédszerkesztő*

*Recenzenta* dr. Göncz László  
*Recenzensek* dr. Majdán János

*Prevajalki* Zavašnik, Nina iz nemškega v slovenski jezik/németből szlovénra  
*Fordítók* Varga, Ines iz madžarskega v slovenski jezik/magyarból szlovénra

*Jezikovni pregled* Budin, Maja  
*Magyar lektor* Szende Virág

*Slikovno gradivo* Izdajatelj in navedeni viri/A kiadó és a feltüntetett források  
*Képanyag* Na naslovnici je slika Jánosa Göncza. Z dovoljenjem  
lastnika./A borítón Göncz János festménye látható.  
A tulajdonos engedélyével.

*Grafično oblikovanje,* Knjižnica – Kulturni center Lendava  
*prelom* Lendvai Könyvtár és Kulturális Központ

*Natisnila* Tiskarna Arma, Lendva

CIP - Kataložni zapis o publikaciji  
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

625.1(497.4Lendava)(091)(082)

130. obletnica železnice v (Dolnji) Lendavi = A lendvai (alsólendvai)  
vasút 130. évfordulója / urednik, szerkesztő Halász Albert ; [prevajalki  
Zavašnik Nina, Varga Ines ; slikovno gradivo izdajatelj in navedeni viri].  
- Lendava : Knjižnica - Kulturni center = Lendva : Lendvai Könyvtár és  
Kulturális Központ, 2020

ISBN 978-961-90887-7-7  
1. Halász, Albert, 1969-  
COBISS.SI-ID 41456899

---

## Vsebina

### Tartalom

- 7 Predgovor k zborniku/Előszó
- 9 **Majdán János**  
Vasútfejlesztési tervek és a valóság a Magyar Királyságban 1918-ig
- 21 **Klein, Armin**  
Radgonska železnica
- 27 **Šövegeš Lipovšek, Gordana**  
Gorička Mariška
- 50 **Majdán János**  
Az Ukk-Csáktornya helyiérdekű vasút
- 79 **Göncz László**  
A vasút-tervek a Muravidéken 1919–1920-ban
- 88 **Štesl, Jurij**  
Proga Murska Sobota–Ljutomer–Ormož: prometna priključitev Prekmurja h Kraljevini SHS
- 103 **Bence Lajos**  
Az évszakok váltakoztak: jött a hernyó, a peronoszpóra, a vasút azonban...  
Az alsólendvai vasút 130. évére
- 114 **Süč, Dejan**  
Dolnjelendavski Judje in železnica
- 121 **Halász Albert**  
Huzza a sparhet a sifonyért
- 131 Avtorji prispevkov/A kötet szerzői



---

## Predgovor

19. oktobra 2020 je minilo 130 let, odkar je v Lendavo uradno prispel prvi vlak. S tem se je uresničila dolgoletna želja Lendavčanov, železniška povezava med Ukkom in Čakovcem. Slovesnost je potekala z velikim pompom, o podrobnostih je poročal tudi krajevni časopis. Ob tem jubileju smo zaradi epidemiološke situacije virtualno, preko videokonference organizirali spominski simpozij. Predavatelji so upoštevali tudi širši prostorski kontekst, saj ima tako železniško omrežje kot lendavska železnica številne pomembne kulturnozgodovinske povezave. Danes je lendavska železniška postaja zgolj končna postaja, saj proti Madžarski več ne vodijo tirnice, le-te so odnesla viharna obdobja zgodovine. Ta zbornik priča o boljših časih. Zbornik vsebuje predavanja v izvirnih jezikih, izjema je prevod iz nemškega jezika. Serija študij, ki predstavljajo presek železniške zgodovine Lendave in okolice, se začne z uvodnim predavanjem.

*Urednik*

## Előszó

2020. október 19-én múltott 130 éve, hogy Lendvára hivatalosan is begurult az első vasúti szerelvény, ezzel megvalósult a lendvaiak régóta dédelgetett álma, a vasúti összeköttetés Ukk és Csáktornya között. Az ünnepély nagy pompával zajlott, a helyi lap is beszámolt a részletekről. Ennek emlékére szerveztük meg – a járványhelyzet miatt virtuális térben, videokonferencián keresztül – a jubileumi megemlékező tanácskozást. Az előadók a szélesebb térség összefüggéseit is számba vették, hiszen járulékosan, mint a vasúti hálózatnak, a lendvai vasútnak is számos fontos történelmi, kultúrtörténeti érintkezése, vetülete van. Ma a lendvai vasútállomás végállomás csupán, hiszen Magyarország felé már nem vezetnek vasúti sínek, azokat elmosták a történelem viharos időszakai. A jobb időket is megélt korszakról e kötet tanúskodik. Az előadásokat az eredeti nyelv változataiban tartalmazza, egy német nyelvű fordítástól eltekintve. Bevezető előadással nyílik a tanulmányok sora, melyek keresztmetszetet adnak Lendva és környéke vasúti történelméből.

*A szerkesztő*

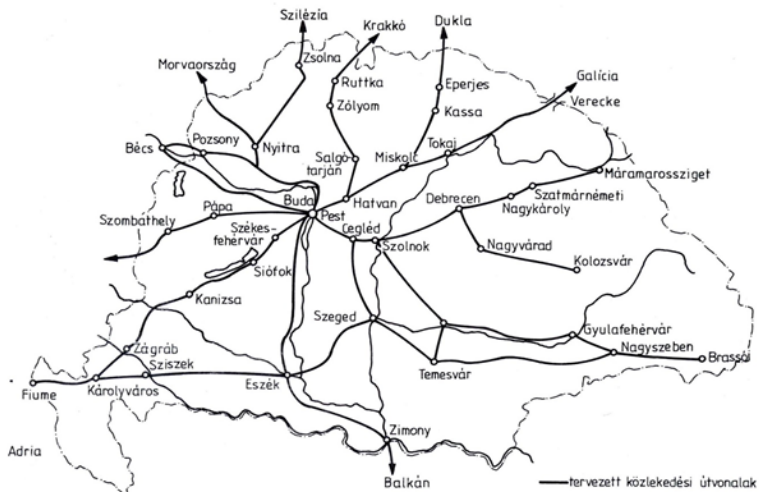




## Vasútfejlesztési tervek és a valóság a Magyar Királyságban 1918-ig

### 1. Első tervek és vonalak

A magyar politikai elit 1836-ban tárgyalta az első vasúti törvényt Pozsonyban, melyet pár nappal az országgyűlés bezárása előtt elfogadtak. A meghatározott közlekedési főirányok Pest–Budát az ország határaival javasolták összekötni. A 13 főirány a legfontosabbnak tartott összeköttetéseket tartalmazta, de nem szabta meg sem a pontos nyomvonalat, sem az építetőt. (1. ábra) A korabeli döntéshozók a magántőkés befektetésben látták a megoldást, mivel a kincstár nem rendelkezett vasúti fejlesztésre fordítható összegekkel. A kivitelezésben elképzelhetőnek tartották a lóvontatású vasutat is, ahogyan a Habsburg Birodalom első vonala Linz és Budweis (Česke Budejovice) között megvalósult.



1. ábra 1836. XXV. tcz. az ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról<sup>1</sup>

1 1836. évi XXV. törvénycikk az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról. net.jogtar.hu, ezer év törvényei.

---

A törvény elfogadása után megkezdődött az első magyarországi vasútvonal kiépítése, amely a sokkal olcsóbb lóvontatással valósult meg Pozsony és Nagyszombat között 1846. június elsején, majd az év végétől a Vág partján fekvő Szeredig jártak naponta több alkalommal a szerelvények. A 64,5 kilométer hosszú, normál nyomtávú vasút a koronázóvárostól északkeletre irányba fekvő kisvárosokat kapcsolta össze. A Kis-Kárpátok keleti lábainál fekvő vásáros városok egymásközi forgalma, az ottani szőlővidékről a pozsonyi fogyasztókhoz történő borszállítások mellett a Vágon Szeredig leúsztatott faárúk fuvarozását is elvégezte. Hasonló elvek alapján szerveződött a Középponti Vasúttársaság, de már gőzvontatású szerelvényekkel. Pesttől Vácig, illetve Szolnokig megnyílt vonalai végcélként egy bécsi összeköttetés részét képezték, de ebből ez a két szakasz valósult meg. Feltétlenül meg kell jegyezni, hogy ez a társaság a Magyarországon élő, a reformkorban terménykereskedőként meggazdagodott, az itteni körülményeket jól ismerő, nagy befolyást szerzett zsidó tőkés csoport képviselőjében fellépő Ullmann Móric köré tömörülő hazai vállalkozói réteg pénzére alapozhatta vasúti beruházásait. Vezetőjük nagy tekintélyét jelezte, hogy egyrészt nemesi címet is kapott, másrészt kiváló kapcsolatokat tartott fenn a Rothschild bankház bécsi fiókjával, s ezáltal gyakorlatilag korlátlan pénzügyi fedezet állt mögötte Frankfurtban. A forradalomig megnyitott – és általában keveset emlegetett – Pozsony és az országhatár, illetve Sopron és az országhatár között működő gőzvontatású vasutak a Bécs ellátására épült birodalmi hálózat kicsiny kiágazásait jelentették.

## **Magántársaságok – 1848-ig**

Középponti Vaspályatársaság

Pest-Vác (33 km)

Pest-Szolnok (99 km)

Pozsony-Marchegg (17 km)

Sopron Bécsújhely Vasúttársaság Sopron - országhatár (27 km)

Pozsony-Nagyszombat lóvasút (64 km)

**Összes vasút hossza: 220 km<sup>2</sup>**

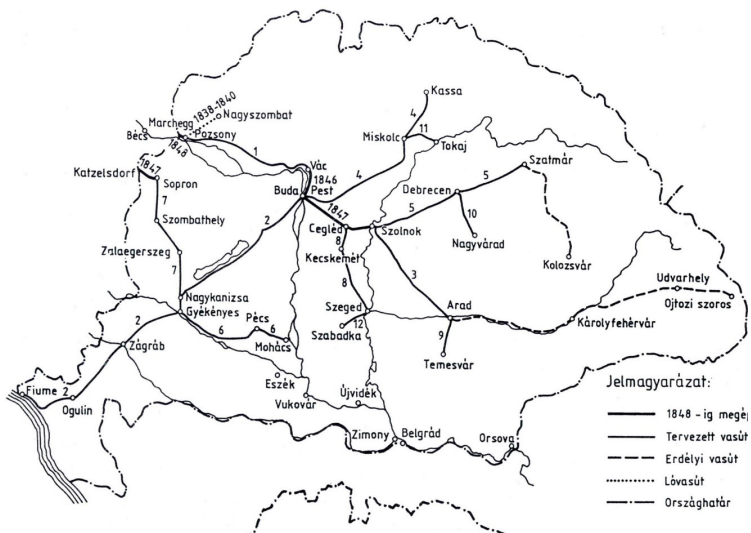
---

<sup>2</sup> A magyar vasútépítésekről részletes összefoglalók: Magyar vasúttörténet 1–4. Főszerkesztő: Dr. Kovács László Budapest, 1995–1996., Majdán Já-

Az első magyarországi vonalak magánberuházásból épültek, s korábban is használt közlekedési utak helyén, de elsősorban nem országos hálózati, hanem kisebb tájegységek gazdálkodói-nak, utasainak érdekét szolgálták.

## 2. Széchenyi István gróf átfogó közlekedésfejlesztési terve és minisztersége

Ilyen előzmények után jelent meg nyomtatásban „Pozsony január 25-dikén 1848” egy nagy port kavart könyv, melynek címe: „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről” A szerző nem más, mint „A mélyen tisztelt egybegyűlt országos Rendeknek...legkisebb de leghűségesebb szolgálja, Graf Széchenyi István”. (2. ábra)



2. ábra Széchenyi István gróf közlekedésfejlesztési tervének vasúti hálózata (1848)<sup>3</sup>

Ez az első olyan közlekedésfejlesztési terv, amelyben az ország egészének érdekei kerülnek előtérbe, s amelyben hálózati szemlélet fogalmazódott meg. A gróf szakított minden korábbi

nos: A közlekedés története Magyarországon Pécs, 2014.

3 „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről” Pozsony, 1848

---

Európában tapasztalt megvalósítással. Egyfelől teljesen tudatosan akarta Bécs ellenpontjául fejleszteni Budapestet – aminek a nevét Széchenyi 1831-től következetesen így használta. Másfelől a középpontba helyezett várossal a magyar nemzeti piac szervezése mellett a kulturális főváros feladatait is meg akarta oldani, vagyis nemcsak közlekedési ügyekről volt szó a tervzetben. Harmadrészt a hálózatban részletesen szó esik a vasúti vonalak kiépítése mellett az állomásokhoz kapcsolódó közúti fejlesztésekről és a hajózható utak kiépítéséről is. Ennek alapját a korábbi postautak, hajózási vonalak jelentették, de figyelt a nagyobb tájegységek közötti remélhetően meginduló árucserére, illetve a tengeren át történő kivitelre is. Végezetül szakítva minden korábbi kivitelezési gyakorlattal, nem a magántőke kényének kedvének és vonalvezetésének, hanem állami feladatnak tekintti a vasúti beruházásokat, mivel csak így látja biztosítottnak a nemzetgazdasági szempontok maradéktalan megvalósulását.

Az első felelős magyar minisztérium szaktárcájának vezetőjeként Széchenyi mindent megtett e grandiózus program megvalósításért.<sup>4</sup> Kezdeményezte a nagy gonddal működő Középponti Vasúttársaság állami kezelésbe vételét, s a ritkán emlegetett első polgári költségvetésben 10 millió forint tőkebevonással tervezte meggyorsítani a hálózat kiépülését. Ebben a munkában méltó társa volt a pénzügyminiszter, Kossuth Lajos, aki kiválóan előkészítette – éppen az emlegetett Ullmann-Rothschild bankcsoport révén – a frankfurti tőzsdén a magyar államkötvény kibocsátását. Ebből a tőkeinjekcióból jutott volna a közlekedési hálózat fejlesztésére is, de a közismert katonai események miatt sajnos a novemberi pénzügyi akcióra már nem kerülhetett sor.

### **3. Birodalmi hálózatfejlesztések (1849–1867)**

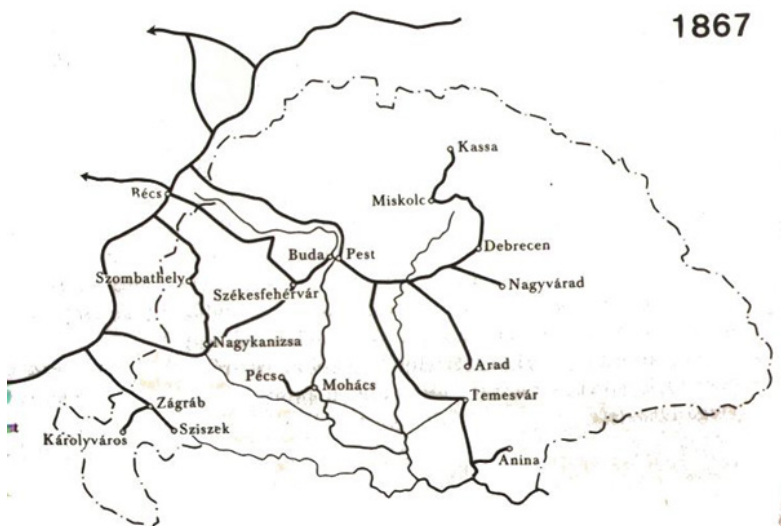
Széchenyi elképzelése olyan nagy hatással volt a korabeli szakemberekre és politikai vezetőkre, hogy a gróf ugyan Döblingben élt idegösszeomlással, de a bécsi kormány szakminisztere teljes mértékben magáévá tette nézeteit. A birodalmi fejlesztést 1851-től kezdve a kincstár végezte, minden vonalat államvasúti rendszerben működtettek. (3. számú térkép) A különbség abban mutatkozott meg, hogy a magyarországi mezőgazdasági termények

---

<sup>4</sup> Közmunka- és közlekedési minisztérium néven működött a szaktárca, melyet Széchenyi szeptember 4-ig vezetett.

kivitelét segítette az új birodalmi hálózat, de nem Fiuméba, hanem Triesztbe, másfelől nem Pest, hanem Bécs állt a vasúti rendszer középpontjában. A nyomvonalak vezetése figyelembe vette ugyan a korábbi közúti hálózatot, de a kincstár szempontjából fontosabb bácskai és bánáti térségben láthatóan sűrűbb hálózatban gondolkodtak, mint a zömmel magyarok lakta Tiszántúlon vagy a fejlesztésekből teljesen kimaradó felvidéki megyékben. A hatalmas költségekkel járó államvasúti rendszer az egyik okozója volt – a háborús kiadások mellett – a világ első államcsődjének, melynek 1853. évi bejelentése után Ausztriában kényszerűségből ugyan, de felhagytak a költségvetésből történő vasúti fejlesztésekkel.

A továbbiakban is folytatódott a magyarországi vasútvonalak építése, de inentől kezdve a magántársaságok játszották a fő szerepet, akiknek ismételt megjelenése az 1850-es évek második felében felgyorsította az építkezéseket. A bécsi udvar, majd később a magyar kormány is olyan támogatási rendszerben engedélyezte az új vasutak építését, amelyben a vállalatnak a kincstár biztosított egy előre megállapodott éves kamatot, melyet a részvényes akkor is megkapott, ha az adott társaság egyébként abban az évben veszteséges volt. Ez a rendkívül súlyos vállalás mutatta, hogy milyen fontossága volt vasúti hálózat kiépülésének.



**3. ábra A birodalmi minisztérium (1855-ig), majd a magántársaságok által épített vasúti hálózat (1865-ig)**

---

### Államvasúti fejlesztések

1850–1851. szeptember 6. *Vác–Pozsony* (179 km)

1853–1854. március 4. *Cegléd–Szeged* (118 km)

Magántársaságok és birodalmi igények kielégítése: *Osztrák Államvasút* (vásárolt és épített: 714 km), *Déli Vasút* (650 km), *Tiszavidéki Vasút* (557 km), *Mohács–Pécs Vasút* (56 km)

## 4. A vegyes vasúti rendszer

A korabeli magyar politikai elit tagjai szintén érzékelték a polgári átalakulás során a közlekedési rendszer kialakításának fontosságát, s a különféle egyesületek keretei között folytatott hosszú viták eredményeként tette közzé az 1867-ben aláírt osztrák-magyar kiegyezés következtében ismét magyar illetékességi körbe került vasutakról szóló fejlesztési elképzeléseit Mikó Imre. (4. ábra).



4. ábra gróf Mikó Imre, „Erdély Széchenyije”



A magyar kormány egyedüli erdélyi származású minisztere ugyanúgy csak a vasutakkal foglalkozott, mint a birodalmi tárca közreadott fejlesztési terve. Ez szűkülés a Széchenyi István által megfogalmazottakhoz képest, de a korabeli költségvetési terhelés realitásából adódott. Mikó sem tudott változtatni azon, hogy kamatgaranciát adjon a magántársaságoknak, s ezáltal lemondott az országos szempontok központi érvényesítésének lehetőségéről.<sup>5</sup>



5. ábra A vegyes vasúti hálózat Magyarországon 1875-ig

Az önálló minisztérium működésének első percétől kezdve felmerült a kérdés a magánvállalatok által megkezdett, de valamilyen oknál fogva csődbe került vasúti beruházások ügyének kezelése. A pesti fogyasztókat ellátni hivatott Hatvan – Salgótarján vasút csődhelyzetéből költségvetési támogatásokkal sikerült a vonal megépítését befejezni és működtetni. Ebből jött létre a Széchenyi által szorgalmazott Államvasút. A magyarországi fővonalak kiépítésére 1884-ig került sor, melyekből a magántársaságok általában az előre látható nagy nyereséget hozó vasutakat szereztek meg, míg a rövid szakaszokon a nagy beruházási igényrel bíró, műszakilag gyakran komoly kihívást jelentő vonalakat „meghagyták” az Államvasutak, s ezáltal a kincstár számára. Ilyenek voltak a gömri iparvidéken, Hatvan és Miskolc között.

5 Mikó Imre: Magyarország vasúthálózata. Pest: Emich. 1867

---

ti fővonalon és az ehhez kapcsolódó gyöngyösi, egri, szolnoki, Ózd környéki szakaszok. A MÁV működésének első évtizedében nagyrészt korábban országosan kevésbé fontosnak tartott szakaszokon építkezett, melyek azonban a gazdasági élet megváltozott körülményei között hirtelen kiemelkedő jelentőségűekké váltak. A tapasztalatok megszerzése és az állami vállalat működtetésének megszervezése után már kifejezetten a nemzeti piac érdekeinek látótérbe kerülését mutatja a Fiume irányú a MÁV kerete közötti fejlesztése (Gyékényes – Zágráb, Károlyváros és a tengeri kikötő). Itt tértek vissza a magyar szakemberek a Széchenyi által megfogalmazott tudatos közlekedési fejlesztéshez, bár a vasút még mindig kizárólagosnak látszott. (5. ábra)

## 5. A magyar állam magánvasutakat megváltó tevékenysége

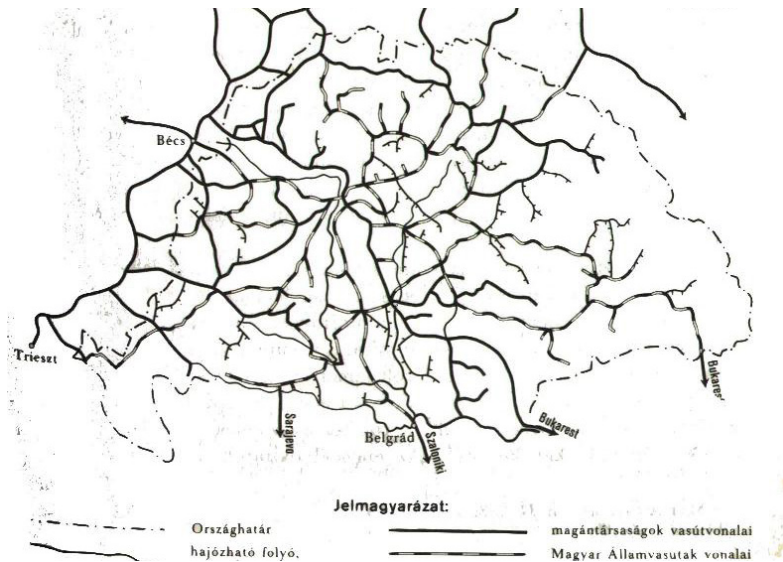
A magyar államháztartás ügyeinek az 1873. évi pénzügyi válság utáni rendbetétele, a Tisza Kálmán vezette Szabadelvíű Párt megalakulása és hatalomra kerülése fokozatosan stabilizálta az ország gazdasági helyzetét. Tisza példátlanul hosszú, öt parlamenti cikluson áthúzódó 15 éves miniszterelnöksége alatt egyre nagyobb igény merült fel a magyar érdekek nyílt megfogalmazására és érvényesítésére. Sok téren – például a hadügyek, az önálló nemzeti bank kérdése – ezt csak szólamok szintjén hangoztathat-



6. ábra Baross Gábor (1848–1892)  
„vasminiszter (1886–1892)

ták, de a dualista berendezkedésen Ferenc József nem engedett változtatni. A belső piac szervezésében oly fontos közlekedési ügyekben az 1880-as évtized közepétől kezdve egyre határozottabban kirajzolódott a magyarországi hálózati fejlesztés. Ismételten előtérbe került Széchenyi elképzelése, melynek megvalósítását egy műszaki végzettséggel nem bíró, de nagyon határozott egyéniség vitte végbe: Baross Gábor. (6. ábra)

Egyrészt világosan kimutatta, hogy a költségvetést mennyire megterheli a kamatbiztosítási rendszer, másrészt kiszámította a magánvasutak állami megváltásából eredő előnyöket. A magyar költségvetésből sikerült az 1880–1890-es években egy példátlan államosítási hullámot végrehajtani, melynek következtében létrejött az egybefüggő, a gazdaságilag optimálisan működtethető Államvasút, amely fölött a minisztérium tehatalmat gyakorolt – s így a magyar érdekek elsődlegességét ezen a területen sem a bécsi kormány, sem Ófelsége nem vonhatta kétségbe. Az egységesen kezelt MÁV egyetlen esztendő alatt – 1890-ben – veszteséges állami nagyvállalattól nettó költségvetési befizetővé vált! (7. ábra) Köszönhető volt mindez annak az európai méretű felzúdulást okozó miniszteri döntésnek, hogy a vasúti forgalom – és a bevételek – növelése céljából Baross radikálisan csökkentette a személy- és árufuvarozás tarifáit. (Esetenként 80%-kal!) A pozitív mérlegűvé vált MÁV az egész állami költségvetést átbillentette a pozitív sávba, melynek következtében a közlekedés egyéb ágainak fejlesztésére is sor kerülhetett. Ekkor fejeződött be az Alduna végleges szabályozása, megépült a fiumei kikötő új rakpartja, létrehozták a magyar tengerhajózási vállalatot, s az annak kiszolgálását biztosító hajógyárat.



7. ábra A Magyar Államvasutak hálózatának állami megváltással történt bővülése 1890-ig

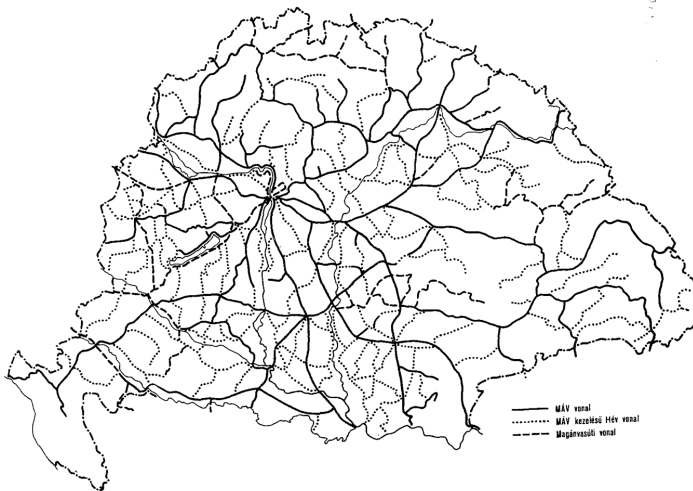
---

Államosítási hullám: a MÁV hálózata Baross minisztersége előtt (2409 km), alatta (1886–1892) (2547 km), összesen 4 956 km.

Megmaradt magántársaságok: Déli Vasút, Kassa-Oderberg, Győr-Sopron-Ebenfurt, Szamosvölgyi hév, Arad-Csanádi hév

## 6. A helyi érdekű vasutak kiépülése

Következő teendőként a járási székhely típusú és feladatokkal bíró települések nemzeti piacba történő szerves bekapcsolása, illetve valamennyi település lakóinak gyors utazási és szállítási lehetőségeinek kialakítása szerepelt. Erre egyfelől az 1880. és 1888. évi törvényi rendezések után gyors ütemben épült helyi érdekű vasutak adtak lehetőséget.<sup>6</sup> A helyi igények alapján épült, helyi tőkével, építőanyagokkal és egyéb támogatásokkal kivitelezett vicinálisok tulajdonosai is az érintett települések, az ott élő gazdálkodók voltak. Mindezek alapján olcsó vasutak készültek, és nagyon alacsony költségekkel működtek, ami lehetővé tette a gazdaságilag fejletlen térségekben is megépülésüket. Európa egyik legsűrűbb vasúti hálózata alakult ki 1914-re,



8. ábra A Magyar Királyság vasúti hálózata (1914)

6 1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról. net.jogtar.hu, ezer év törvényei. 1888. évi IV. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről. net.jogtar.hu, ezer év törvényei.

---

melynek következtében 25 kilométeres körzetben minden településről elérhető volt a vasúti szállítás.(8. ábra)

A magyar vasúti hálózat 1918-ban:  
államvasút 3 031 (km),  
magánvasutak tulajdonában 6 326 (km),  
helyiérdekű vasutak 12 760 (km)  
az első világháborúig 22 117 (km)  
további vasutak 1918-ig 752 (km)  
**Összesen: 22 869 (km)**

A századfordulón már nemcsak a nagy tájakat összekötő utak helyett (vagy mellett) működtek az időjárási viszontagságoktól nagyjából függetlenül közlekedő vasúti szerelvények, hanem a régi megyei utak forgalma is a vicinálisokra terelődött. A vasúti és a vízi szállítási lehetőségek mellett megindult a közutak fejlesztése. Első lépésként a századfordulón beszámolták a főutakat, s ezt a beosztást használjuk napjainkig. Külön fejlesztési programot hirdettek a vasútállomásokhoz vezető bekötőutak kiépítésére, melynek eredményeként sokhelyütt a települések belterületi útjait is lekövezték. Legtöbbször teljes állami támogatással épültek a nagyobb és kisebb hidak. A meginduló gépkocsiforgalom, a fellendülő hegyi turizmus kikövetelte, a költségvetés pedig megengedhette magának a közúti támogatások rendszerének kidolgozását. Így vált egy vasúti fejlesztési rendszer teljes közlekedésfejlesztési koncepcióvá, alakultak át a postai, a megyei és a helyi utak a korszakban megvalósítható közlekedési módzatokká.

---

## Irodalom

1836. évi XXV. törvénycikk az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról. [net.jogtar.hu](http://net.jogtar.hu), ezer év törvényei.
1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekü vasutakról. [net.jogtar.hu](http://net.jogtar.hu), ezer év törvényei.
1888. évi IV. törvénycikk a helyi érdekü vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről. [net.jogtar.hu](http://net.jogtar.hu), ezer év törvényei.
- Magyar vasúttörténet 1–4. Főszerkesztő: Dr. Kovács László  
Budapest, 1995–1996.
- Majdán János: A közlekedés története Magyarországon, Pécs, 2014.
- Mikó Imre: Magyarország vasuthálózata. Pest: Emich. 1867.



Armin Klein

## Radgonska železnica

Ena izmed glavnih želja cesarja Franca Jožefa I. je bila vzpostavitev hitre povezave med Dunajem in Jadranskim morjem, da bi v primeru zloma lahko naglo premestili čete in bojno opremo kot tudi zagotovili preskrbo glavnega mesta. Torej je gradnja južne železnice cesarju predstavljala največjo prioriteto.



### Železniška postaja Radgona (Radkersburg) okrog leta 1920.

Zbirka Ferdinanda Filpiča. Museum im alten Zeughaus  
Bad Radkersburg

Sprva je obstajalo več različic povezav. Najbolj verjetna inačica je vodila preko Madžarske, vendar je kljub topografskim prednostim niso izbrali. Odločili so se za težavnejšo pot preko Semmeringa in Murtala, četudi je premagovanje Semmeringa izgledalo skorajda nemogoče. Toda Carlu von Ghegi je uspelo in naredil je načrt za 42-kilometrsko železniško traso od Gloggnitza do Mürzzuschlaga z vzponi čez hrib z naklonom do 28 %. Leta 1854 je bila proga preko Semmeringa z vrsto umetelnih viaduktov, mostov in galerij končno odprta. Radgonski »mestni očetje« so takrat že vlagali v različice študij in lokalnih tras, ki naj bi gradnjo južne železnice peljale skozi Radkersburg (Radgo-

na). Železnica je obetala ogromen gospodarski razcvet, zato so na vsak način želeli postati del nove železniške proge.

Vendarle je bila kljub vsem naporom izbrana druga trasa in 2. junija 1846 je bil odprt odsek južne železnice Gradec–Celje, ki je zaobšel Radkersburg (Radgona) in je potekal skozi postaje Leibnitz (Lipnica) in Spielfeld (Špilje). Takoj je bilo jasno, da se je treba priključiti na novo južno progo, da ne bi prišlo do gospodarskega nazadovanja. Ob tej priliki so se s privoljenjem za izvajanje tehničnih pripravljalnih del za vzpostavitev krajevne železnice decembra 1868 pričela načrtovanja za lokalno železnico Spielfeld–Radkersburg (Špilje–Radgona). Zopet se je omenjalo več različic. Ena izmed projektnih idej je bila ozkotirna železnica iz Celovca preko Leibnitza (Lipnica) v Radkersburg (Radgona) kot tudi izvedba širokotirne železnice.



**Dr. Franz Kamniker z ženo Christino zapušča slavnostni vlak na Radgonski železniški postaji, 3. avgust 1920.**

Fotografska zbirka Richarda Prettnerja. Museum im alten Zeughaus Bad Radkersburg

Nenazadnje je bila po več zasedanjih zastopnikov regionalnih interesov 4. junija 1884 Cesarsko-kraljevi družbi južne železnice podeljena »Koncesija za gradnjo normalnotirne železnice« s postaje Spielfeld (Špilje) preko Murecka (Cmurek) v Radkersburg (Radgona). Po navedbi koncesijske listine naj bi proga po slabem letu gradnje začela obratovati s prvim julijem 1885. Bržkone je bil

most čez Muro pri Spielfeldu (Špilje) zaradi ugodnega regijskega položaja za gradnjo najbolj zapleten objekt na celotni radgonski železnici. Prvo lopato za radgonsko železnico so zasadili 15. septembra 1884, gradnjo mostu čez Muro pri Spielfeldu (Špilje) pa so zaupali priznanemu podjetju bratov Klein, A. Schmoll in E. Gärtner, in sicer iz Družbe južne železnice. Zaradi nesreče pri gradnji mostu čez Muro v Spielfeldu ((Špilje) podrl se je gradbeni oder) in ker naj bi se most nekoliko povetil, otvoritvena svečanost ni mogla potekati 5. julija 1885, kot je bilo načrtovano, temveč jo je bilo treba prestaviti na 12. julij 1885. Progo je ob ovacijah stoterih gostov slavnostno odprl posebni vlak in 14. julija 1885 je začela obratovati s tremi pari vlakov dnevno. Na začetku so se uporabljale lokomotive Bn2t serije 3a s serijskimi številkami 11 do 14, ki so jih med letoma 1884 in 1885 izdelali v tovarni lokomotiv Floridsdorf. Ker ti majhni, dvoosni stroji niso več zadostovali za vse pogostejši prevoz potnikov in tovora, so bile v radgonski kurilnici nameščene lokomotive južne železnice serije 32d s serijskimi oznakami 1813, 1814 in 1816, ki so jih seveda tudi uporabljali.



**Železniški most čez reko Muro na relaciji Radgona (Radkersburg)–Ljutomer 1917.**

Založba F. Semlitsch, Radgona. Museum im alten Zeughaus Bad Radkersburg

---

Poslovni uspeh nove radgonske železnice je bil tako ogromen, da so se jo odločili podaljšati do okoli 26 kilometrov oddaljenega Ljutomera. Po podelitvi koncesijske listine 14. aprila 1890 je bila železniška proga slavnostno odprta 16. oktobra 1890. Poleg postaj Radenci, Bučočovci, Križovci in Ljutomer sta tukaj bili še postaji Gornja Radgona in Hrastje-Mota. Šele precej kasneje, leta 1912 je bila zaradi ogromnega tovora, ob neodobravanju radgonskih mestnih politikov, postaja Gornja Radgona spremenjena v eno in zgradili so zelo impozantno postajno zgradbo s prikladnim magazinom. Sedaj že preko 56 kilometrov dolga železniška proga je regiji omogočala pomembne storitve in je poleg potniškega prometa prevažala tudi tovor, predvsem pa dnevno pošto v spodnjo dolino Mure. Nenadoma je bilo možno v enem samem dnevu potovati v Maribor ali Gradec in se tudi vrniti.



**Ostanki 12. aprila 1945 razstreljenega železniškega mostu  
čez Muro.**

Privat. Museum im alten Zeughaus Bad Radkersburg

11. novembra 1918 se je končala prva svetovna vojna in s tem je razpadla avstro-ogrška cesarska krona. Izbruhnili je dolgotrajen prepir za avstrijsko južno mejo, pri čemer je radgonska železnica igrala pomembno vlogo. Tako novoustanovljena država Slovencev, Hrvatov in Srbov (SHS) kot tudi oktobra 1918 razglašena Republika nemška Avstrija sta hoteli izposlovati, da bi regija z in okoli radgonske železnice v vsakem primeru pripadla njenemu področju, saj je šele 33-letni infrastrukturni obrat



---

predstavljaj pomemben del v regionalnem razvoju. V času, ko so decembra 1918 čete SHS zasedle radgonsko železnico, so naše postaje ohranile slovenska imena. Poskušalo se je izvesti glasovanje, pri katerem bi prizadeto prebivalstvo samo najbolje odločilo, če želi pripadati državi SHS ali raje nemški Avstriji. Ker se glede področja glasovanja niso mogli zediniti, je bil sklenjen kompromis. S pariško mirovno pogodbo je bil nazadnje za novo državno mejo določen naravni potek reke Mure in radgonska železnica je bila dodeljena Avstriji. Mesto Maribor je bilo zato vključeno v novoustanovljeno Kraljevino Srbov, Hrvatov in Slovencev, kasneje Kraljevino Jugoslavijo. Iz Ljutomera v Maribor je bil speljan koridor, ki naj bi v novi državi SHS ohranjal povezavo med tema dvema mestoma. Od leta 1924 slednji ni bil več potreben, saj je bila tedaj vzpostavljena proga od Pragerskega v Mursko Soboto. Z napadom Hitlerjeve Nemčije na Jugoslavijo leta 1941 je meja za kratek čas ponovno izginila, toda že kmalu po drugi svetovni vojni je radgonska železnica znova postala jabolko spora med silami. V zadnjih dneh vojne, ki je bila pravzaprav že izgubljena, je umikajoča se nemška armada 12. aprila 1945 na železniškem mostu med Radkersburgom (Radgona) in Gornjo Radgono razstrelila podporni steber, tri dni kasneje pa še cestni most čez Muro. Ker so hoteli zadržati prodirajočo rdečo armado, so se utrdili na gradu v Gornji Radgoni in ostrostrelci so streljali na vse, kar se je v Radkersburgu (Radgona) premikalo. Kot se je izkazalo nekaj dni pozneje, je bilo vse povsem zaman, saj je morala nemška armada kapitulirati. Železniška proga je bila fizično prekinjena in nenadoma se je na tej povezavi pojavila »missing link«, ki obstaja vse do danes.

Obe progi sta se razvili v stranski železniški povezavi z za to značilnimi težavami. Medtem ko je bil na progi Gornja Radgona–Ljutomer leta 1968 ukinjen potniški promet, so na avstrijski strani opustili tovorni promet, maja 2000 pa celo poštnege. Na koncu še pomembna podrobnost: na slovenski strani se je infrastruktura ohranila in jo vsaj enkrat tedensko uporabljajo za tovorni promet. Prav tako so izvajali in še vedno izvajajo posebne vožnje na kmetijsko-živilski sejem.

Šele 65 let po razstrelitvi železniškega mostu čez reko Muro pri Radkersburgu (Radgona) je bil DI Reinhard Probst, arhitekt iz Ilza, prvi, ki je na risalni deski izdelal ponovno povezavo iz Bad Radkersburga v Gornjo Radgono in znova postavil teorijo, da zaradi zgraditev obeh povezav ne bi bilo več možno ponovno

---

vzpostaviti. Na osnovi načrtov arhitekta DI Reinharda Probst so se za ponovno povezavo v korist velike regije Štajerske – Süsteiermark razvile sijajne ideje, ki le čakajo na uresničitev. Idej in projektov ne manjka, vendar ni upati na njihovo hitro uresničitev s strani politične zmožnosti uveljavitve avstrijskih regionalnih politikov. Raje upamo na dosledno uresničitev s strani naših slovenskih prijateljev in sosedov.

Tu velja predvsem sinergija rabe učinkov. Tako bi južnoštajerska vinska cesta pri Spielfeldu (Špilje), vinska cesta pri Halbenrainu (Obrajna), slavni vinograd v okolici Ljutomera kot tudi toplice v Radkersburgu (Radgona) in Radencih prav gotovo lahko profitirali. Lahko bi izpeljali kolesarsko pot ob železnici vzdolž Mure do Drave. Za naš življenjski prostor bi veljalo uresničiti te in še veliko drugih prednosti. Niso zamolčane ekološke prednosti za naslednje generacije, ki bodo lahko še pogosteje, z veseljem in okolju prijazno potovale v šolo, na delo in na dopust v alpsko-jadranski prostor.

*Naslov izvirnega besedila: Die Radkersburger Bahn, prevedla Nina Zavašnik.*

*A tanulmány eredeti címe: Die Radkersburger Bahn, szlovén nyelvre fordította Nina Zavašnik.*



---

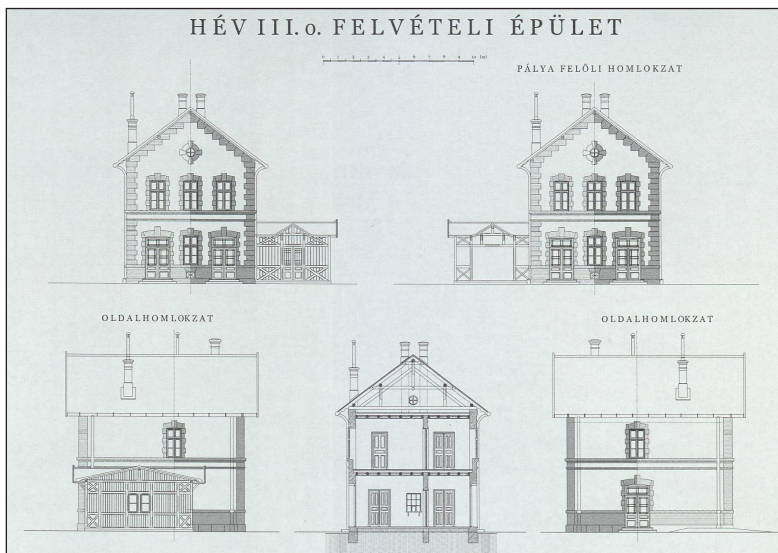
Gordana Šövegeš Lipovšek

## Gorička Mariška

Železniška proga Murska Sobota–Hodoš–Zalalövő–Körmend od 19. stoletja do leta 1968

### Uvod

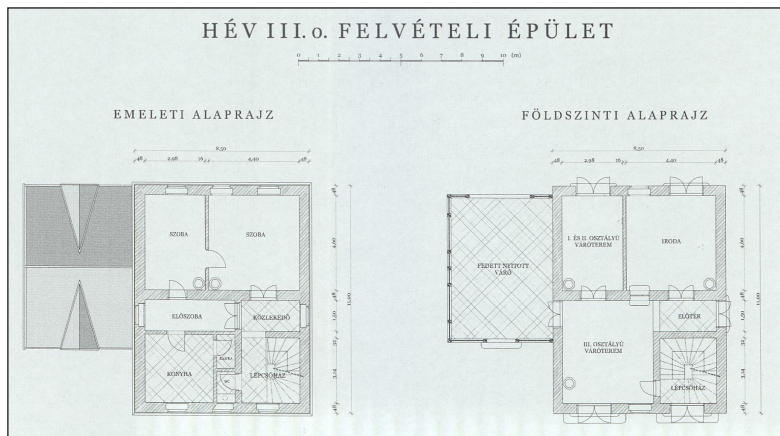
Železniška proga Murska Sobota–Hodoš–Zalalövő–Körmend, kjer je začel voziti vlak leta 1906 oz. 1907, je spadala k železnicam lokalnega pomena (madžarsko HÉV – helyierdekű vasút). Vlak je vozil tudi v prevratnih časih vse do konca leta 1918, nato pa je nova državna meja progo ločila od dotedanjih povezav. Povezava med Mursko Soboto in Hodošem je seveda ostala, *Gorička Mariška*, ime, po katerem je bil ta vlak najbolj znan, je vozil do maja 1968; na poslovilno vožnjo se je *Mariška* podala 31. decembra 1968. Nato je preteklo triintrideset let, da



**Slika 1: Tipski načrt za zgradbo na železniški postaji lokalnega pomena tipa III.**

(vir: pridobljeno s spletne strani <http://www.vasutallomasok.hu/index.php> dne 11. 9. 2020)

je Prekmurje ponovno dobilo železniško povezavo z Madžarsko; od maja 2001 dalje se lahko z vlakom preko Murske Sobote in Hodoša popeljemo v svet, nova železnica pa nima več samo lokalnega pomena, kot jo je imela pred več kot sto leti, ampak je pomembna potniška in gospodarska povezava z evropskimi državami.



**Slika 2: Tloris pritličja in prvega nadstropja za zgradbo na železniški postaji lokalnega pomena tipa III.**  
(vir: prav tam)

## Železnice lokalnega pomena

Obsežna gradnja železniških prog se je na Madžarskem pričela po letu 1836, ko je bil sprejet Zakon o privatnih podjetjih, ki povečujejo javne državne dobrine in trgovino (*1836. évi XXV. törvénycikk az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról*). Prve železniške povezave na območju Prekodonavja, ki so jih zgradila zasebna podjetja, so bila v zahodnem Prekodonavju; v prvi vrsti so bile te železnice namenjene storitvam na dolgih razdaljah. Ob vse večjem železniškem prometu se je po letu 1867 pojavila zahteva tudi po lokalnih potovanjih in prevozu blaga. Te železnice bi bile namenjene lokalnim potrebam, načrtovali bi jih doma, pri gradnji bi bil vključen lokalni kapital, material, delovna sila, obratovanje bi zaradi dnevnega prometa, majhnega števila osebja ipd. bilo relativno poce-

ni.<sup>1</sup> Tako je bil leta 1880 sprejet Zakon o železnicah lokalnega pomena (*1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról*). Na podlagi zakona je bilo že v naslednjem letu odobrenih in tudi zgrajenih kar nekaj takšnih železnic. Glavni namen tovrstnih železnic je bil zadovoljitev gospodarskih in prometnih potreb regije. Zgradili so jih na območjih, ki so jih glavne železniške proge na dolge razdalje obšle, vendar jih je bilo vredno izgraditi zaradi lokalnega pomena in potreb. Za gradnjo teh železnic so bile ustanovljene delniške družbe s koncesijo, za obratovanje pa so skrbela druga podjetja, največkrat Madžarske državne železnice (*Magyar Allamvasutak*). Po izteku koncesije (po devetdesetih letih obratovanja) so brez odškodnine prešle v državno last. V večini primerov se je to zgodilo že prej, v veliki meri okrog leta 1930, ko zaradi velike gospodarske krize in izgube ozemelj podjetja niso mogla več zagotavljati rentabilnega poslovanja.<sup>2</sup>



**Slika 3: Železniška postaja v Murski Soboti med obema vojnama; lepo je razvidno, da gre za zgradbo, ki je bila grajena na podlagi tipskega načrta.**

(vir: hrani Pokrajinska in študijska knjižnica Murska Sobota)

Tudi financiranje izgradnje lokalnih železnic je bilo drugačno od financiranja izgradnje državnih železnic. Če so investicije za

1 Majdán János: A kétszer megépített vasút. Győr, 2007.

2 1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról in Helyiérdekű vasút, pridobljeno s spletne strani [https://hu.wikipedia.org/wiki/dne\\_11.\\_9.\\_2020](https://hu.wikipedia.org/wiki/dne_11._9._2020).

---

državne železnice veljale za pomembne državne investicije, so bile za investiranje lokalnih železnic ustanovljene družbe, ki so najprej zbirale sredstva. Tudi sama izgradnja tovrstnih železnic je bila veliko cenejša; za km državne železnice so znašali stroški 300.000 kron, za km lokalne železnice pa 80.000 kron. Na postajah je bilo malo tirov, tudi stavb oz. postaj niso postavljali na vsakem postajališču vlaka. Le-te so bile majhne in zelo preproste, na podlagi tipskih načrtov in z uporabo lokalnih materialov. Izogibali so se gradnji mostov in predorov, poskušali so graditi le manjše prepuste in lesene mostove. Tudi signalnovarnostne opreme je bilo malo; opremo so morali zagotoviti le v primeru nočnega obratovanja ali večjega prometa. Stroški razlastitve zemljišč so bili nizki, saj so mesta, vasi, kmetje oz. lastniki pogosto brezplačno ponudili parcelo, potrebno za gradnjo železnice.<sup>3</sup>

### »Porodni krči« izgradnje soboške železnice

Po uspešni izgradnji tovrstnih železnic na območju Oradee v Romuniji (zgodovinski Arad na Madžarskem) je bila na podobnih načelih zgrajena tudi prva krajevna železnica v Železni županiji, železnica Sombotel–Kőszeg leta 1883. Vodstvo mesta je sprejelo program razvoja železnic, kar je med drugim pomenilo tudi to, da je denarno podpiralo samo gradnjo tistih prog, ki so se stekale v glavno županijsko mesto. Želeli so povečati vlogo sedeža županije, kar so dosegli z načrtnim preusmerjanjem prometa. V odredbi Železne županije, sprejeti 16. maja 1881, so med drugim zapisali, *da bi zaradi trajnih in ugodnih prometnih povezav cvetel razvoj kulture, gospodarstva in industrije. Na ta način bi prišlo nemško in »vendsko« prebivalstvo okraja tudi večkrat v stik z madžarskim elementom.*<sup>4</sup> Generalna skupščina Železne županije je načrtovala izgradnjo železniške proge v treh smereh: iz Sombotela do Pinkafelda, iz Körmenda do Güssinga in iz Murske Sobote preko Cankove do Jennersdorfa ali iz Murske Sobote preko Kuzme do Jennersdorfa, eventualno do Monoštra. Na pristojno ministrstvo so vložili tudi prošnjo za pripravljajalna dela. V letu 1881 je bilo med 47 dovoljenji, ki so

---

3 Szabó Angela és Wettstein Domokos: Helyiérdekű vasutak építészei, pridobljeno s spletne strani [http://arch.et.bme.hu/arch\\_old/korabbi\\_folyam/27/27szabow.html](http://arch.et.bme.hu/arch_old/korabbi_folyam/27/27szabow.html) dne 11. 9. 2020.

4 Vasmegey alispáni iratok, 11981/1881.

---

bila izdana za različna dela pri izgradnji novih lokalnih železnic, tudi dovoljenje Ignácu Széllu, podžupanu Železne županije za izgradnjo železniške proge med Mursko Soboto in avstrijskim Jennersdorfom preko Svetega Jurija ali preko Cankove in Kuzme.<sup>5</sup>

Pred samo izgradnjo soboške proge je ministrstvo predlagalo pripravo podrobnega prikaza pričakovanega prometa. Poleg stroškov izgradnje so prikazali še pričakovane obratovalne stroške in načrtovane prihodke. Tovrstne predračune so nato uporabili tudi pred izgradnjo ostalih lokalnih železnic. Po izračunih bi pričakovani čisti dohodek znašal 6,3 % od osnovnega kapitala, ki je znašal 809.000 kron. Naselja v okraju Murska Sobota naj bi preko postaje Jennersdorf priključili na železniško progo Győr–Sombotel–Monošter–Gradec. Za izgradnjo 42 km dolge proge je bilo organiziranih več sestankov. Največji zagovornik te proge je bil gornjelendavski grof Tivadar Széchenyi, ki je bil tudi podpredsednik družbe Južne železnice in državni poslanec okrožja Murska Sobota. 21. decembra 1882 je sklical predstavnike zainteresirane javnosti in okraja Murska Sobota, kjer je prisotne seznanil z osnovnimi podatki o progi. Zapisnik o soglasni potrditvi potrebe po izgradnji železniške proge je soboška skupščina posredovala tudi velikemu županu Železne županije. Ker pa končna postaja proge ni bil Sombotel, se proga ni uvrstila na seznam železnic, ki jih je podpirala županija.<sup>6</sup>

Deset let kasneje je s strani lokalnega prebivalstva in vodstva prišlo do ponovne vzpodbude za gradnjo železniške proge. Zsigmond Batthyány, čigar družina je posedovala posestva v Güssingu in okolici, je pričel z akcijo za izgradnjo železnice, ki naj bi potekala skozi Stražno krajino. Ena od idej je bila tudi, da končna postaja ne bi bila Murska Sobota, ampak avstrijska Radgona, ki je ležala na madžarsko-avstrijski meji. Preko Radgone je bila načrtovana zelo pomembna železnica v smeri vzhod–zahod, katere končna postaja bi bil Keszthely ob Blatnem jezeru ali Tapolca. Radgona je bila takrat zelo pomembno trgovsko središče, ki so ga dobro poznali tudi prebivalci Železne in Zalske županije, ki so izrabili priložnost za trgovanje. Z izgradnjo nove južne železnice, ki je povezala Gradec in Mari-

---

5 Magyar vasuti évkönyv 1882, Budapest 1883, str. L.

6 Majdán János: Egy régi-új vasút a szlovén – magyar határ mentén, str. 3 (v nadaljevanju Majdán) in Pivar Ella: A hodosi vasút egy évszázada, v Hodos és Kapornak története, Lendva 2005, str. 239 (v nadaljevanju Pivar).

---

bor in ki je obšla Radgono, se je tudi zmanjšal pomen radgonske proge. Kljub izglasovani podpori Železne županije v višini 100.000 forintov tudi ta železnica ni bila zgrajena. Ministrstvo za promet je podprlo progo, ki bi se priključila na progo Körmend–Zalalövő.<sup>7</sup>

Ob koncu stoletja je na območju postala aktualna izgradnja nove proge; marca 1898 je bilo na pobudo budimpeštanskega odvetnika Gyule Záborszkyja izdano dovoljenje za pripravljalna dela na železnici, ki je potekala v popolnoma novi smeri, in sicer Körmend–Zalaövő–Rédics.<sup>8</sup>

Dva meseca kasneje je odvetnik in posestnik István Barthalos iz Pápe dobil dovoljenje za dela na treh železnicah, ki so tvorile svojevrstno mrežo in bi zagotovile tudi popolno oskrbo prebivalstva: železnica Körmend–Óriszentpéter–Murska Sobota–Radgona, železnica Körmend–Zalalövő–Rédics in železnica Zalalövő–Zalaegerszeg. Za izgradnjo pa Barthalos ni mogel zagotoviti zadostne finančne podpore, zato niti te proge niso bile realizirane.<sup>9</sup>

Tednik *Muraszombat és Vidéke* (v nadaljevanju MéV) je 31. avgusta 1902 v svoji 35. številki objavil prispevek z naslovom *Žalostni obeti*, v katerem je avtor opozoril tudi na to, da lokalni zagovorniki napredka regije že leta in leta zaman obiskujejo različne pisarne, da so načrti najverjetneje že na ministrstvu in da bo potemtakem do gradnje prišlo čez nekaj let. Avtor je pozval, da bi bilo potrebno iti na trgovinsko ministrstvo, prikazati lakoto, ki grozi tukajšnjemu prebivalstvu, doseči prednostno ureditev železnice, da bi se lahko gradnja pričela že naslednjo pomlad.<sup>10</sup>

## Končno začetek gradnje

Stvari so se z mrtve točke premaknile šele jeseni leta 1905. Takratni minister za trgovino László Vörös<sup>11</sup> je tako 4. oktobra

---

7 Majdán, prav tam, str. 4.

8 Prav tam.

9 Prav tam in Vasmegeye alispáni hivatala 37873/1898 A Kereskedelemügyi Minisztérium feljegyzése.

10 Szomorú kilátások v MéV, 31. avgust 1902, št. 35, str. 1–2.

11 László Vörös je bil minister za trgovino zelo kratko obdobje, od 18. junija 1905 do 8. aprila 1906. Da je končno prišlo do gradnje soboške proge je verjetno povezano tudi s tem, da je že pred ministrovanjem odigral zelo

---

1905 izdal uredbo št. 65671, s katero je Lajos Fábíánu, inženirju in podjetniku iz Budimpešte, dovolil izgradnjo proge lokalnega pomena za parno lokomotivo na trasi Körmend–Zalalövő–Óriszentpéter–Mačkovci–Murska Sobota. V 25. členih uredbe in njeni prilogi so natančno opisani naslednji pogoji in zahteve za izgradnjo železnice.

- Proga mora biti končana v roku dveh in pol let od dneva izdaje dovoljenja.
- Vrednost osnovnega kapitala je 6,240.000.00 kron, od katerih se 298.000 kron mora nameniti nabavi prevoznih sredstev.
- Vsa oprema in material se mora nabaviti na domačem trgu, s čimer se zagotovi delo domačim delavcem.
- Investitor mora položiti 300.000 kron varščine.
- Določena je natančna cena prevoza potnikov, prtljage in blaga.
- V roku treh mesecev od izdaje dovoljenja je potrebno ustanoviti delniško družbo, katere sedež je v Budimpešti.
- Največja hitrost vlaka je 40 km/h.
- V prilogi so natančno določene mere in materiali za podzide, tire, mostove, premostitvene objekte, tunele, zgradbe na postajah in označbe postaj, dovozne ceste, višinske razlike ipd.<sup>12</sup>

14. novembra 1905 je imela Delniška družba za lokalno železnico Körmend–Zalalövő–Óriszentpéter–Murska Sobota ustanovni sestanek v Budimpešti, na kateri je Gyula Nedeczky, državni sekretar ministrstva za trgovino, Lajos Fábíánu tudi uradno izročil dovoljenje. Domačine je zastopal soboški okrajni glavar Pongrác Pósfay.<sup>13</sup>

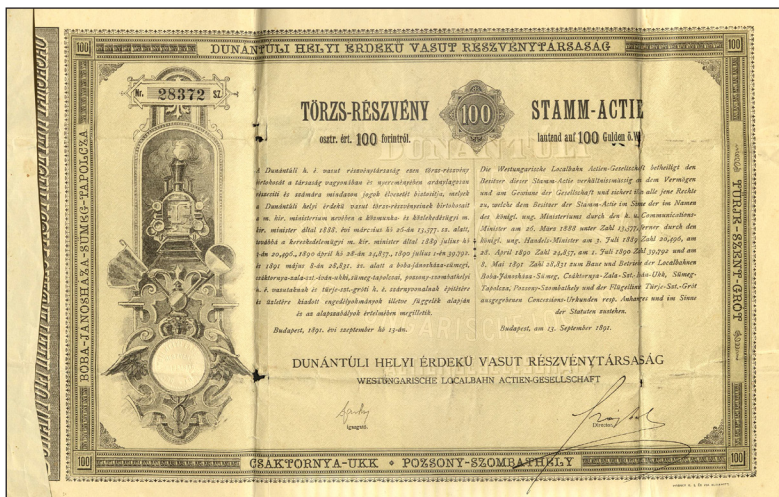
---

pomembno vlogo v razvoju madžarskih železnic: pripravil je prvi uradni vozni red, ustanovil je Inštitut oz. urad za železniške, poštno in telegrafске uradnike, bil je ustanovitelj in nekaj časa tudi glavni urednik Madžarskega železniškega letopisa. (opomba av. in <https://hu.wikipedia.org/wiki/>, pridobljeno s spletne strani dne 5. 10. 2020)

12 A kereskedelemügyi m. kir. minister 1905. évi 65.671. számú rendeletével kiadott engedélyokirat a körmend-zalalövő-óriszentpéter-muraszombati h. é. vasutára vonatkozólag, 1905. okt. 4. v Magyarországi rendeletk tára 1905, str. 1135–1185.

13 A körmend-muraszombat h. é. vasut részvénytársaság v Mév, 19. november 1905, št. 47, str. 3.





**Slika 4: Delnica Prekodonavske delniške družbe za izgradnjo lokalnih železnic.**

(vir: SI\_PAM/1799 Zbirka gradiva mednarodnega arhivskega raziskovalnega tabora, Prekodonavska delniška družba, TE 7)

V času od 21. do 24. februarja 1906 je kraje obiskal Lajos Hegyeshalmy, svetovalec ministra za trgovino, ki si je ogledal tudi teren. Na sestanke so bili povabljeni tudi prebivalci; tako v Gornjih Petrovcih in Murski Soboti so sprejeli že predviden načrt z manjšimi spremembami. Do večje razprave je prišlo edino v Murski Soboti pri določitvi lokacije železniške postaje; namesto prej predvidene lokacije ob Pinterjevi hiši je bila določena nova lokacija, in sicer travnik ob bolnišnici.<sup>14</sup> Dela, ki so se pričela spomladi, so hitro napredovala. Kljub temu, da je bilo v dovoljenju napisano, da naj sodelujejo domači delavci, je bilo teh zelo malo. Delavci so bili večinoma iz tujine. Časnik MéV je aprila 1906 poročal, da pri Puconcih delajo kopači iz županije Békés (okolica mesta Szeged) in da je v Körmend prispele tisoč delavcev iz Romunije, ki bodo prav tako sodelovali pri gradnji železnice.<sup>15</sup>

14 A muraszombati vasut bajárása a MéV, 25. februar 1905, št. 25, str. 3.

15 Épülő vasutunk a MéV, 8. april 1906, št. 14, str. 3.



---

»Vlak bo v pokrajino prinesel lepšo in boljšo  
prihodnost«<sup>16</sup>

*Dvajsetletne sanje postajajo resničnost. Polagajo že tire na soboški železnici. Celo prava lokomotiva že vozi po njih. **Mariška**<sup>17</sup> se imenuje ta majhna mašina, ki prevažata tire, tramove in kamen.<sup>18</sup>*



**Slika 5: Gorička *Mariška*.**

(vir: hrani Pokrajinska in študijska knjižnica Murska Sobota)

Dela so torej potekala v skladu z načrti in avgusta 1907 sta Mursko Soboto obiskala Tivadar Kussevich, vodja državnih železnic v Sombotelu in inženir Mór Fischer. MéV je aprila razočarano ugotavljal, da bodo dnevno vozili trije vlaki, od katerih ima prvi odhod kar ob 2. uri in 29 minut zjutraj, kar je veliko prezgodaj, in da prvi vlak iz Körmenda v Mursko Soboto prispe šele ob 11 uri 37 minut, kar pa je veliko prepozno. Prebivalci Goričkega

---

<sup>16</sup> Stavek iz članka Megvan a vasut! v MéV, 30. junij 1907, št. 26, str. 1.

<sup>17</sup> Poimenovanje Gorička *Mariška* izhaja torej iz poimenovanja prve lokomotive, ki je vozila na progi, ko se je le-ta še delala. Poleg *Mariške* je vozila še lokomotiva Elza. Obe sta prevažali material. Ko je bila proga končana, sta *Mariška* in Elza prenehali voziti, nadomestile so ju druge lokomotive. Poimenovanje *Mariška* za nove lokomotive je kljub temu ostalo in se ohranilo vse do današnjih dni. (opomba av.)

<sup>18</sup> A készüelő vasut v MéV, 22. julij 1906, št. 29, str. 2.

potemtakem vlaka sploh ne bodo uporabljali, saj se bodo v Mursko Soboto raje odpravili peš. Navajam vozni red, pri katerem je bila predvsem upoštevana želja po jutranjem vlaku iz Körmenda, ki bi naj prispel v Mursko Soboto ob 9. uri. Problem je predstavljal tudi čas vožnje, ki je bil zelo predolg in je bil daleč od 40 km/h, kar bi pomenilo na poti Murska Sobota–Körmend 2 uri in pol.<sup>19</sup>

<b>Murska Sobota–Körmend</b>	<b>Körmend–Murska Sobota</b>
2.34–6.40	4.17–8.29
6.47–11.20	7.20–11.28
15.36–20.12	16.20–20.47



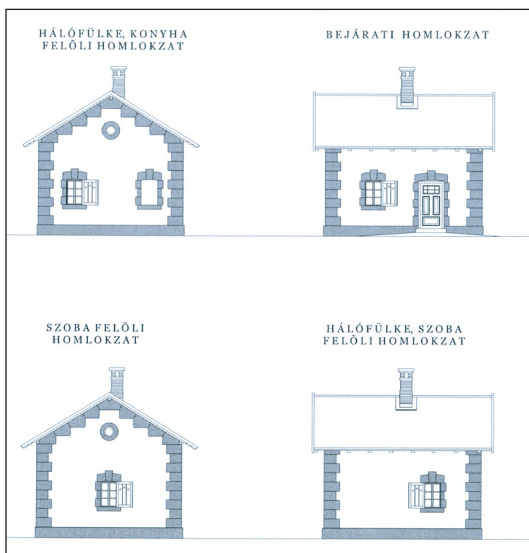
**Slika 6: Delavci ob progi (verjetno v okolici Šalovcev) med letoma 1907 in 1910.**  
(vir: hrani Mark Krenn)

Dela na progi so bila končana do zime 1906 in 22. decembra je bil opravljen tudi tehnični pregled te proge, kjer pa so bile ugotovljene večje napake, zato je prišlo do odločitve, da bo proga predana 1. aprila 1907. Kljub temu je vlak na progi Körmend–Šalovci pričel voziti že naslednji dan, to je 23. decembra ob 7.30 uri. Na dan sta vozila dva para vlakov.<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Vasuti menetrendünk v MéV, 25. november 1906, št. 47, str. 1.

<sup>20</sup> Vasutunk rézszleges megnyitása v MéV, 30. december 1906, št. 52, str. 3.

Šalovci–Körmend	Körmend–Šalovci
3.00–6.14	7.30–10.56
12.20–15.24	16.40–20.02



**Slika 7: Nekdanja  
čuvajnica na  
postaji Puconci,  
prav tako  
zgrajena po  
tipskem načrtu.  
Dandanes je  
prezidana, vendar  
se kljub temu  
prepozna prvotna  
oblika čuvajnice.  
(foto: Ksenija Rojht,  
oktober 2020, vir:  
pridobljeno s spletne  
strani [http://www.vasutallomasok.hu/  
index.php](http://www.vasutallomasok.hu/index.php) dne 11. 9.  
2020)**

Uradno in svečano odprtje celotne proge na razdalji 74,7 km je potekalo šest mesecev kasneje, to je v torek 25. junija 1907. Da je šlo za pomemben dogodek, priča tudi dejstvo, da je bila celotna številka lokalnega časopisa MéV namenjena samo temu dogodku. Po mnenju novinarja bo ta datum v zgodovini celotnega okraja zapisan z zlatimi črkami, saj okraj ne bo več obdan s kitajskim zidom, ampak se bo s pomočjo železnice vključil v svetovni promet. Vlak bo v pokrajino prinesel lepšo in boljšo prihodnost, kar so v svečanih nagovorih poudarjali vsi govorniki. Prvo vožnjo so spremljali svečani sprejemi na postajah Gornji Petrovci-Križevci, Puconci in Murska Sobota, ki so se jih udeležili tudi predstavniki raznih ministrstev, uradov ter domača inteligenca. Po svečanih nagovorih je za izbrano družbo sledila bogata pojedina v hotelu Dobray, kjer so na koncu nazdravili tudi s šampanjcem.<sup>21</sup>

Muraszombat—Körmend			
Muraszombat	2 34	6 47	3 36
Battyánd	2 50	7 04	3 53
Musznya—Vaslak	3 08	7 22	4 11
Felsőlendva—Mátyásdomb	3 32	7 46	4 35
Vasszabadhegy 10. sz. örh.	3 41	7 59	4 48
Péterhegy—Tótkeresztur	3 53	8 10	4 58
Sal	4 08	8 26	5 15
Hódos	4 18	8 38	5 27
Dávidháza—Kotormány	4 34	8 57	5 46
Óriszentpéter	4 53	9 25	6 17
Nagyrákos	5 03	9 36	6 28
Pankasz	5 13	9 48	6 40
Zalalövő	5 37	10 14	7 06
Zalapataka 4. sz. örház	5 43	10 21	7 13
Háshágy—Rimán	6 06	10 44	7 36
Vasnádas	6 22	11 02	7 54
Körmend	6 40	11 20	8 12

Körmend—Muraszombat.			
Körmend	4 17	7 20	4 20
Vasnádas	4 38	7 41	4 42
Háshágy—Rimán	4 55	7 59	5 01
Zalapataka 4. sz. örház	5 14	8 17	5 19
Zalalövő	5 33	8 33	5 36
Pankasz	5 43	8 51	5 54
Nagyrákos	5 59	9 02	6 05
Óriszentpéter	6 10	9 16	6 25
Dávidháza—Kotormány	6 38	9 44	6 54
Hódos	6 47	9 53	7 05
Sal	6 58	10 04	7 18
Péterhegy—Tótkeresztur	7 15	10 21	7 35
Vasszabadhegy 10. sz. örh.	7 25	10 31	7 45
Felsőlendva—Mátyásdomb	7 50	10 48	8 04
Musznya—Vaslak	8 03	11 00	8 17
Battyánd	8 18	11 14	8 31
Muraszombat	8 32	11 28	8 47

Slika 8: Vozni red vlakov iz Murske Sobote v Körmend in nazaj; na končni postaji Körmend je obstajala možnost, da so potniki nadaljevali svojo pot v Budimpešto, Sombotel, Gradec, Dunaj ali Güssing.

(vir: Megvan v vasut! v MéV, 30. junij 1907, št. 26, str. 4)

21 Megvan v vasut! v MéV, 30. junij 1907, št. 26, str. 1.

---

Prvotnega veselja pa je bilo hitro konec. V lokalnem časopisu so že čez dober mesec kar na celi strani poročali o pomanjkljivostih na progi. Zapisali so celo, da bo rubrika Železniške mizerije verjetno postala stalna. Železniški tiri so se predvsem zaradi vode ob dežju pogrezali, zaradi česar so se zibali vagoni, še vedno so bili neurejeni skladiščni prostori pred postajo v Murski Soboti, stroški prevoza blaga do Gradca so bili preko Körmenda kar za 60 kron dražji kot preko Radgone. Velike so bile tudi zamude vlakov, vlak je na končno postajo v Mursko Soboto prispel tudi s polurno ali enourno zamudo. Vzrok za to je bil tovorni promet, saj je potekalo nakladanje in razkladanje tovora na vsaki postaji. Predlagalo se je, da bi od avgusta dalje vozil tudi poseben tovorni vlak, kar pa zaradi povečanih stroškov ni bilo izpeljano. Potniki so opažali tudi umazanijo kupejev. Novinar je posredoval pri direktorju postaj v Murski Soboti in Körmendu, vendar je v odgovoril dobil to, da je za čistočo dobro poskrbljeno in da je verjetno preveč občutljiv. Sicer so bili za čistočo zadolženi zaposleni na posamezni postaji.<sup>22</sup>

## Predor

Eden od večjih podvigov na progi je bil stanjevski predor, ki je bil dolg 253,12 m. Projektiral ga je inženir Mihály Könyves Tóth.<sup>23</sup> Gradili so ga delavci različnih narodnosti (Slovenci, Slovaki, Hrvati, Srbi, Italijani, Makedonci, Poljaki, Madžari), in sicer od 15. januarja do 28. novembra 1906. Čeprav je spadal med krajše predore, je bila njegova izgradnja zaradi terena in nevarnosti zemeljskega plazua in rušenja zarezanega brega zelo zahtevna. Sam predor je sestavljalo 37 obročev. Vsak meter izkopa so podprli s 30 cm × 40 cm debelimi lesenimi tramovi. Večkrat se je zgodilo, da so se obroči začeli pogrezati, ali da so se predvsem zaradi vode premaknili. Ob gradnji predora so ugotovili, da bo največ težav povzročala voda, zato so nad pre-

---

22 Vasuti misériák in A vasuti kocsik pizskossága v MéV, 4. avgust 1907, št. 31, str. 2.

23 Mihály Könyves Tóth je bil madžarski inženir. Sodeloval je pri gradnji več železniških prog, to je pri trasiranju, izdelavi različnih načrtov ipd. Pridobljeno s spletne strani <https://www.arcanum.hu/en/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-irok-elete-es-munkai-szinnyei-jozsef-7891B/> dne 8. 10. 2020.



---

dorom uredili odvodne jarke, ki so odvajali meteorno vodo.<sup>24</sup> Lokomotiva *Mariška* je prvič skozi predor zapeljala v sredo 5. decembra 1906.<sup>25</sup> Po letu 1968, ko je *Mariška* prenehala voziti, je predor sčasoma postal zaraščen, del predora pa se je sesul sam vase.



**Slika 9: Stanjevski predor danes.**  
(foto: Tomislav Vrečič, oktober 2020)

### **Gorička *Mariška* v času med obema vojnama**

V prevratnih časih so vlaki po celi Madžarski vozili v zmanjšanem obsegu. Vlak med Mursko Soboto in Körmendom je vozil samo štirikrat na teden, in sicer ob ponedeljkih, torkih, četrtek in petkih. Vlak, ki je odhod iz Murske Sobote imel ob 2.30 uri zjutraj, se je iz Körmenda nazaj v Mursko Soboto vračal ob 4.20 uri.<sup>26</sup>

---

24 A szabadhegyi alagutról v MéV, 11. avgust 1907, št. 32, str. 2, 18. avgust 1907, št. 33, str. 1–2, 25. avgust 1907, št. 34, str. 2, 1. september 1907, št. 35, str. 2–3 in Rustja, str. 26.

25 Az első mozdony az alaguton keresztül v MéV, 9. december 1906, št. 49, str. 2.

26 Vonatközlekedés v MéV, 29. december 1918, št. 48, str. 2.



**Slika 10: Železniška postaja v Šalovcih okoli leta 1932, foto Julij Schönauer.**  
(vir: hrani Mark Krenn)

V letu 1919 je po priključitvi Prekmurja h Kraljevini SHS prišlo tudi do prekinitve prometa z Madžarsko. Spremenilo se je tudi obratno vodstvo; železnica ni spadala več pod Direkcijo madžarskih državnih železnic (*Magyar Királyi Államvasutak* – MÁV), ampak pod direkcijo državnih železnic v Zagrebu, ki pa ni imela nobenih pristojnosti, ampak so vse zadeve urejali na ministrstvu v Beogradu.<sup>27</sup> Aprila 1922 so z vseh postaj pobrali vso premakljivo orodje in pohištvo. Med prebivalstvom je to povzročilo veliko nejevolje, saj ta železnica ni bila državna, ampak je bila v lasti posebne delniške družbe, kjer so delnice imele tudi prekmurske občine in tamkajšnje prebivalstvo. Gašper Lipovšek, takratni okrajni glavar v Murski Soboti v dopisu Predsedstvu pokrajinske uprave za Slovenijo piše, da se prebivalci pritožujejo, da bodo oddaljeni kraji na Goričkem tako spet odrezani od prometa in bodo morali hoditi peš v Mursko Soboto. Po njegovem mnenju je bila ta proga iz vojaških razlogov nevarna, kar se je pokazalo tudi v prvih dneh januarja 1919, ko so Madžari v Murski Soboti porazili Jurišičevo četo, ki je ob božiču 1918 in začetku leta 1919 zasedla Lendavo in Mursko Soboto.

<sup>27</sup> Karel Rustja: Proga Murska Sobota–Hodoš (v nadaljevanju Rustja), neobjavljeno in Pivar, str. 263.

Po njegovem mnenju proga ni priporočljiva niti iz gospodarskih razlogov, saj se promet nagiba proti Madžarski in kot so *svojčas Madžari zgradili železnico le do Murske Sobotе, bi bilo iz gospodarskopoličnih ozirov od naše strani koristno aktivirati le progo Ormož–Ljutomer–Murska Sobota, ki bi tvorila trgovsko žilo odvodnico in dovodnico*. Lipovšek še ugotavlja, da je proga v zelo slabem stanju in da bi bile potrebne velike investicije, če bi hoteli po njej zopet voziti. Tudi vozni park je zaradi dolge nerabe zelo poškodovan, *objekti so potrebni radikalnega popravila, železniški pragi, ki so bili istočasno položeni, so po večini trhli. Sama zamenjava pragov bi stala ogromne milijone. Na koncu zaključī, da že obstaja železniška povezava z Madžarsko preko Lendave in Kotoribe, ki je dovolj, in da se proti progi Ormož–Murska Sobota–Szombathely uveljavljajo tehtni državopolitični, carinski in fiskalični interesi*.<sup>28</sup> Zaradi pritiska lokalnega prebivalstva in trgovcev proga ni bila odstranjena, ampak so zmanjšali obseg prevoza potnikov. Vlak je vozil samo trikrat tedensko: ob ponedeljkih, sredah in sobotah, prevoz blaga ni bil mogoč.<sup>29</sup> 22. novembra 1924 se je proga Murska Sobota–Hodoš povezala tudi z osrednjo Slovenijo preko proge Ljutomer–Ormož. Železniški promet je zaživel zahvaljujoč goričkemu izvozu lesa in živine. Iz Goričkega so v notranjost Sloveniji vozili predvsem les in sadje, nazaj pa premog, cement, umetna gnojila in apno. Večjih obnovitvenih del v tem obdobju na progi ni bilo, razen leta 1933.<sup>30</sup>



**Slika 11:**  
**Prevoz lesa**  
**za železniške**  
**pragove v**  
**Šalovcih v**  
**30. letih 20.**  
**stoletja.**  
 (vir: hrani Mark  
 Krenn)

28 Železnica Murska Sobota–Hodoš, demontiranje, 1. 5. 1922, fond Srez Murska Sobota, ovoj 12/3, TE 12.

29 Pivar, str. 263.

30 Pivar, prav tam in Otvoritev naše prve železnice, v Novine, 20. 11. 1924, št. 48, str. 1–2.



## Čas druge svetovne vojne

Ko so Madžari 16. aprila 1941 prevzeli oblast v Prekmurju, je bila železnica ponovno priključena Madžarskim državnim železnicam.



**Slika 12: Delavci med polaganjem tračnic pri Hodošu leta 1941.**  
(vir: hrani družina Bočkorec iz Krplivnika)

1945 je železnica ponovno prešla v jugoslovanske roke. Ne železnici je bilo nekaj poškodb, sicer ne na Hodošu, ki je doživel celo zračno bombardiranje. Poškodbe so bile na kretnicah v Puconcih, v Murski Soboti pa so bili porušeni vsi tiri in tirna tehtnica. Promet je ponovno stekel junija 1945.<sup>31</sup>

Madžari so progo dobro vzdrževali in opremljali, na vsaki postaji so zgradili tudi kak objekt: ob hodoški strážnici so zgradili novo hišo, v Šalovcih in Gornjih Petrovcih so položili tretji par tirov, vodnjak, gospodarsko poslopje, v Stanjevcih čakalnico, službeni prostor, shrambo, gospodarsko poslopje in stranišče, v Puconcih bivalnico in skladišče, na Vaneči gospodarsko poslopje, v Mačkovicah bivalnico in skladišče, v Murski Soboti so dogradili že na pol zgrajeno poslopje, obnovili skladiščne prostore in prostor za blagajnika ter zgradili dve kretniški postaji. Vlak je do spomladi 1945 vozil neprekinjeno trikrat na dan. Z osvoboditvijo leta

## Zadnja leta goričke *Mariške*

*Mariška* je na progi redno pričela voziti leta 1946. Vlak ni bil pomemben samo iz gospodarskega vidika, ampak je bil tudi kraj,

<sup>31</sup> Sebastijan Rous: Gorička Mariška v Zbornik Soboškega muzeja 5, Pokrajinski muzej Murska Sobota, 1998, str. 169–170 in Rustja, str. 60–61.

---

kjer so se vsakodnevno družili dijaki, uradniki in delavci. V začetku 60. let je dnevno potovalo več kot 700 potnikov. Sredi 60. let pa se je začelo veliko izseljevanje iz Goriškega, predvsem v Mursko Soboto in tudi v preostale dele Slovenije.<sup>32</sup>

Izvršni svet Socialistični republike Slovenije je meseca maja 1968 na eni od svoji sej razpravljaj tudi o nerentabilnih železniških progah v Sloveniji. Sklenil je, da železniška proga Murska Sobota–Hodoš od 1. junija 1968 dalje ne bo več imela značaja javne železniške proge, kar pa ni pomenilo, da bi bil ukinjen tudi ves promet. Sklep Izvršnega sveta je namreč vseboval določilo, da bodo Izvršni svet, Železniško transportno podjetje Maribor in Občinska skupščina Murska Sobota sklenili pogodbo o nadaljnjem odvijanju prometa na tej progi in o pokrivanju izgube vse do takrat, dokler ne bo rešeno vprašanje ureditve ceste na tem območju. Ta pogodba bi naj veljala dotlej, dokler ne bo zgrajena modernizirana cesta do Hodoša.<sup>33</sup> Vlak je od junija dalje še vozil, kar izvemo iz potopisnega članka novinarja Jožeta Vrabla, ki je bil objavljen v 42. številki Vestnika, to je 31. oktobra 1968. Opisuje zanimivo izkušnjo, ko je potoval od Murske Sobote do Hodoša. »V vagonih vlaka iz Murske Sobote za Hodoš se je zbralo polno dijakov in dijakinj iz gimnazije, ekonomske srednje šole ter iz šole raznih strok. Štiri dijakinje so kar na kolenih pisale domačo (kazensko) nalogo o pasteriziranju. Druge dijakinje in dijakki so se po svoje kratkočasili, se pogovarjali in obujali spomine na ta dan v šoli. Vsi so lepo oblečeni, imajo urejene frizure, dekleta dolge, fantje pa kratke lase. Postaje Puconci, Vaneča, Moščanci, Mačkovec in Stanjevci so bile hitro mimo. Po vsaki postaji je bilo v kupeju manj potnikov. Ni čudno, če so se pogovarjali tudi o tem, da bo vlak Murska Sobota–Hodoš ukinjen. ... Dijaki in dijakinje, ki se vozijo z vlakom, morajo zjutraj na vlak, ki odpelje iz Hodoša ob 5.15 uri. Pokrajina vedno bliže Hodoša ima svoje posebnosti. Po cesti ni mnogo avtomobilov. Asfalta že ni od Mačkovec dalje. ... Kdor še ni videl teh krajev, je presenečen nad vsem, ker vidi mnogo posebnosti ...«<sup>34</sup>

S 23. decembrom 1968 je avtobusno podjetje Avtobusni promet iz Maribora vzpostavilo novo občinsko progno Murska Sobo-

---

32 Pivar, str. 265.

33 Izvršni svet odločil o železniški progi Murska Sobota–Hodoš v Vestnik, 16. maj 1968, št. 18, str. 6.

34 Od Ptuja do Hodoša in čez Lenart nazaj v Vestnik, 31. oktober 1968, št. 42, str. 13.

---

ta–Mačkovci–Hodoš in nazaj. Poleg voznega reda so prebivalce seznanili, da bo nova avtobusna proga vzpostavljena namesto doslej obstoječe železniške povezave.<sup>35</sup>

Zaradi vse manjšega števila potnikov in visokih materialnih stroškov je vodstvo železnice ocenilo, da je najbolj gospodarno vlak ukiniti. Vlak je imel letno več kot 900.000 dinarjev izgube, proga je bila zelo zastarela, največja hitrost vlaka je bila 25 km/h. 31. decembra 1968 ob 19.20 se je *Mariška* še zadnjič podala na pot. Kljub prepričanju, da bo zadnji vlak št. 6228 doživel napade v stilu divjega zahoda, je zadnja vožnja minila mirno. »*Pošastno sopihajoči demon je tako za zmeraj utihnil.*«<sup>36</sup>

## **Gorička *Mariška* danes in spomini nanjo**

Leta 1981 je bila izdelana prva študija, ki je ocenjevala možnosti ponovne vzpostavitve železniške povezave na odseku Puconci–Hodoš–državna meja–Zalalövó in ekonomičnost izgradnje take proge. 30. aprila 1999 se je uradno začela gradnja nove povezave. 16. maja 2001 sta predsednika takratne slovenske in madžarske vlade, Janez Drnovšek in Viktor Orbán, slovesno odprla novo progo na relaciji Puconci–Hodoš–Zalalövó, s čimer je bila ponovno vzpostavljena neposredna železniška povezava med sosednjima državama. Nova proga dopolnjuje sistem evropskih koridorjev in pomeni dograditev petega panevropskega koridorja, ki teče iz Benetk preko Trsta, Kopra, Ljubljane, Budimpešte in Bratislave do Lvova. To je tudi najkrajša pot med severnojadranskimi pristanišči in severno Italijo na eni strani in Madžarsko ter vzhodnoevropskimi državami na drugi strani. Povezuje pa tudi slovensko gospodarstvo in Luko Koper s Srednjo in Vzhodno Evropo ter Prekmurje z drugimi deli Slovenije.<sup>37</sup> Med letoma 2009 in 2016 so progo na relaciji Pragersko–Hodoš posodobili, elektrificirali in nadgradili. Celotna naložba je znašala 465 milijonov evrov.<sup>38</sup> Kljub modernizaciji proge je vožnja po tej

---

35 Reklama Avtobusnega prometa Maribor v Vestnik, 19. december 1968, št. 48, str. 17.

36 Vlak št. 6228 v Vestnik, 9. januar 1969, št. 1, str. 1.

37 Jutri odprta nova proga med Slovenijo in Madžarsko, 15. 5. 2001, pridobljeno s spletne strani <https://www.finance.si/5570?cctest& dne 8. 10. 2020>.

38 Posodobitev železniške proge Pragersko–Hodoš, pridobljeno s spletne strani <http://stajerska.eu/2016/06/08/posodobitev-zelezniske-proge-pragersko-hodos/> dne 8. 10. 2020.

---

železnici še vedno zelo počasna in če ne drugo, občasno vsaj hitrost spominja na nekdanjo Goričko Mariško, saj vožnja z najhitrejšim vlakom iz Murske Sobote do Budimpešte traja dolge štiri ure in pol, v primeru prestopanja pa kar sedem in pol ur.<sup>39</sup>

Kljub temu da *prava Mariška* ne vozi več, pa je spomin nanjo še vedno ohranjen, še posebej pri starejšem prebivalstvu Goričkega in Murske Sobote. Za to, da ne bo nikoli potonila v pozabo, pa so poskrbeli tudi prekmurski pisatelji in pesniki. Tako lahko o njej beremo v pravljici Puhačka avtorice Vesne Radovanovič, o njej je pisal Milan Vincetič v svojih novelah Parnik v ajdi, Dušan Šarotar pa ima Goričko Mariško vedno v mislih, kadar v svojih delih piše o vlaku.

---

39 Offers Murska Sobota–Budapest, pridobljeno s spletne strani <https://www.bahn.de/en/view/index.shtml> dne 8. 10. 2020.

---

## Arhivski viri

A Kereskedelemügyi Minisztérium feljegyzése, 37873/1898, Vas megyei alispáni iratok, Magyar Országos Levéltár Vas Megyei Levéltára.

Vas megyei 1881. máju 16-i határozat, 11981/1881, Vas megyei alispáni iratok, Magyar Országos Levéltár Vas Megyei Levéltára.

Železnica Murska Sobota–Hodoš, demontiranje, 1. 5. 1922, Srez Murska Sobota, ovoj 12/3, TE 12, hrani Pokrajinska in študijska knjižnica Murska Sobota.

## Spletni viri

1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról, vir: <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=88000031.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D30>.

Jutri odprta nova proga med Slovenijo in Madžarsko, 15. 5. 2001, vir: <https://www.finance.si/5570?cctest&>.

Könyves Tóth, Mihály, vir: <https://www.arcanum.hu/en/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-irok-elete-es-munkai-szinnyei-jozsef-7891B/>.

Offers Murska Sobota – Budapest (vozni red vlakov Murska Sobota – Budimpešta okt. 2020), vir: <https://www.bahn.de/en/view/index.shtml>.

Posodobitev železniške proge Pragersko – Hodoš, 8. 6. 2016, vir: <http://stajerska.eu/2016/06/08/posodobitev-zelezniske-proge-pragersko-hodos/>.

Szabó, Angela in Wettstein Domonkos: Helyi érdekű vasutak építészete, vir: [http://arch.et.bme.hu/arch\\_old/korabbi\\_folyam/27/27szabow.html](http://arch.et.bme.hu/arch_old/korabbi_folyam/27/27szabow.html).

Típusépületek, vir: <http://www.vasutallomasok.hu/index.php?o=tipus>.

Wörös, László, vir: [https://hu.wikipedia.org/wiki/V%C3%B6r%C3%B6s\\_L%C3%A1szl%C3%B3\\_\(miniszter\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/V%C3%B6r%C3%B6s_L%C3%A1szl%C3%B3_(miniszter)).

---

## Literatura

A kereskedelemügyi m. kir. minister 1905. évi 65.671. számú rendeletével kiadott engedélyokirat a körmend–zalalövő–őríszentpéter–muraszombati h. é. vasutra vonatkozólag, 1905. okt. 4. v Magyarországi rendeletek tára, Budapest 1905.

Magyar vasuti évkönyv 1882, Budapest 1883.

Pivar Ella: A hodosi vasút egy évszázada, v Hodos és Kapornak története, Lendva 2005.

Rous, Sebastjan: Gorička Marička, v Zbornik Soboškega muzeja, Murska Sobota 1998.

## Časopisni viri

### *Muraszombat és Vidéke:*

- Szomorú kilátások, 31. 8. 1902, št. 35,
- A muraszombati vasut bajárása, 25. 2. 1905, št. 25,
- A körmend-muraszombat h. é. vasut részvénytársaság, 19. 11. 1905, št. 47,
- Épülő vasutunk, 8. 4. 1906, št. 14,
- A készülő vasut, 22. 7. 1906, št. 29,
- Vasuti menetrendünk, 25. 11. 1906, št. 47,
- Az első mozdony az alaguton keresztül, 9. 12. 1906, št. 49,
- Vasutunk részletes megnyitása, 30. 12. 1906, št. 52,
- Megvan a vasut!, 30. 6. 1907, št. 26,
- Vasuti misériák, 4. 8. 1907, št. 31,
- A vasuti kocsik piszkossága, prav tam,
- A szabadhegyi alagutról, 11. 8. 1907, št. 32, 18. 8. 1907, št. 33, 25. 8. 1907, št. 34, 1. 9. 1909, št. 35,
- Vonatközlekedés, 29. 12. 1918, št. 48.

### *Novine:*

- Otvoritev naše prve železnice, 20. 11. 1924, št. 48.

### *Vestnik:*

- Izvršni svet odločil o železniški progi Murska Sobota–Hodoš, 16. 5. 1968, št. 18,

- 
- Od Ptuja do Hodoša in čez Lenart nazaj, 31. 10. 1968, št. 42,
  - Reklama Avtobusnega prometa Maribor, 19. 12. 1968, št. 48,
  - Vlak št. 6228, 9. 1. 1969, št. 1.

## **Drugi viri**

Majdán, János: A kétszer megépített vasút. Győr 2007.

Majdán, János: Egy régi-új vasút a szlovén – magyar határ mentén.

Rustja, Karel: Proga Murska Sobota–Hodoš. Neobjavljeno, hrani Pokrajinski muzej Murska Sobota.

---

## Majdán János

### Az Ukk-Csáktornya helyiérdekű vasút

A Magyar Királyságban kiépült vasúti hálózat döntő része nagyvárosokat és nagy tájakat kötött össze. Az első osztályú vasutak elsősorban az ország mezőgazdasági terményeinek kiszállítását végezték, illetve nagy iparvidékek birodalmi forgalomba kapcsolását segítették. A vállalatok többségét magántársaságok építették és működtették. Az osztrák-magyar kiegyezés (1867.) és a horvát-magyar kiegyezés (1868.) annyiban változtatott a korábbi helyzeten, hogy a Magyar Királyság teljes területén a vasúti ügyek a magyar kormány fennhatósága alá kerültek. A Közmunka- és közlekedési miniszterek kénytelenek voltak évente egyre növekvő nagyságú költségvetési támogatást igényelni a költségvetésből, mivel a magántársasági szerződésekben az állam vállalta a kamatgaranciát. A gyakorlatban ez annyit jelentett, hogy amennyiben az adott társaság abban az évben nem volt nyereséges, akkor a kincstár fizette ki a befektetett tőke bizonyos százalékát, amely 4 és 6 % között mozgott. Bár a vasutak hossza nőtt, de a költségvetésre egyre nagyobb terheket róttak a kamatgaranciális kifizetések.<sup>1</sup>

A magántársaságok vonalait 1868. után a csődbe ment vállaltól kényszerből vásárolta föl a magyar kormány, de az országos hálózat kiépítésében már tudatosan jelent meg a szaktárca. Fő cél egyrészt a gömöri iparvidék állami hálózattal történő egybe kapcsolása volt, mivel itt működtek a vasgyártás magyar kézben lévő üzei, melyek biztosították a hazai alapanyagokat. Másrészt a fiemei kikötő államvasúti vonallal történő elérése, amely a Bécstől független külkereskedelmet tette lehetővé.

Az 1880-as évtized elejére kialakult a vegyes tulajdonú vasúti rendszer, amely mozaikszerű hálózatot hozott létre. (1. ábra)

Az országos hálózatban állami kamatgaranciával rendelkező magánvasutak hossza 3780, míg az államvasutak tulajdonában 1135 kilométer pályán folyt a forgalom. A mozaikszerű hálózat átalakítására kiváló alkalmat jelentett az eladósodott Tiszavidék Vasút állami kezelésbe vétele. A Szolnoktól Debrecenen, Nyíregyházán, Miskolcon át Kassáig, illetve ebből kiágaz-

---

<sup>1</sup> Magyar vasúttörténet 1. Főszerkesztő: Dr. Kovács László, Budapest, 1995., Majdán János: A közlekedés története Magyarországon. Pécs, 2014.





**1. ábra A vegyes rendszerű vasúti hálózat Magyarországon 1880-ban**

va Püspökladánytól Nagyváradig, valamint Szajoltól Békéscsában át Aradig és a Mezőtúr-Szarvas kiágazó vonal tulajdonosai örömetst beleegyeztek az állami megváltásba, melyre 1880-ban került sor. Ezzel a vasúti átvétellel kezdődött meg a MÁV hálózati bővítése, melyet Baross Gábor államtitkársága, majd minisztersége alatt oly sikeresen hajtottak végre, hogy a mozaikos rendszer megszűnt, az állami kezelésben lévő első osztályú vasutak többségbe kerültek Magyarországon. A fővonalak továbbra sem hálózták be az igényeknek megfelelően az országot, építésük sokba került, és kevés vonal működött gazdaságosan.

### 1. Új megoldás: a helyi érdekű vasutak

A vasutak építése szerte Európában nagy és hosszan megtérülő befektetés volt. A gyors és időjárástól nagyjából független közlekedési eszköz népszerűvé vált, de nem volt elegendő tőke a hálózat kiépítéséhez. Bár Franciaországban gyorsan nőtt a vasutak hossza, Elzász tartományban nem épült pálya. A tőkehiányos (és a részben német ajkú lakosok miatt a poroszok által elcsatolni kívánt) térségben is tervek születtek, de vonalak nem épültek. Ismertté vált egy új skót módszer, melyet az ottani

---

közutak fejlesztésére dolgoztak ki és alkalmazták sikerrel: a helyi érdekű vasút. Az elzászi érdeklődők csapatának tagja volt az emigrációban ott élő Hollán Ernő is. (2. ábra) Az 1848–1849-es magyar szabadságharc műszaki tisztje tanulmányozta a franciák által vasúti építkezésre átdolgozott skót modellt. A „local vicineau” néven megvalósított vasút (1850) a „Domestice építeni s domestice kezelni” elv alapján épült.



**2. ábra Hollán Ernő (1824-1900)**

nálásra. A berendezéseket, a gördülő állományt meg kellett venni, de a vállalat működtetését már ismét helyi érdekek alapján, helyi lakosok segítségével oldották meg. A forgalom nem kívánta meg az éjjeli járatok indítását, így a csak nappali működés tovább csökkentette a kiadásokat. Elmaradhattak a biztosító berendezések, a sorompók, a személyzet munkabére. Jegyet még a kocsimákban is árultak. A vállalat igazgatósága helyiekből állt, így nem volt érdekük a részvények utáni (esetleges) osztalék kivétele. Mindezek tették valóban olcsóvá a vicinális vasutakat.

Hazatérte után a közlekedési szakemberként számon tartott Hollán különböző rendezvényeken mondta el tapasztalatait a helyi érdekűekről. Nem véletlen, hogy a kiegyezés után megalakult magyar kormányban gróf Mikó Imre közmunka- és közlekedési miniszter Hollánt kéri fel az „álladalmi titkár” posztjára. Államtitkárként nem tudja kezdeményezni a vicinális vasutak

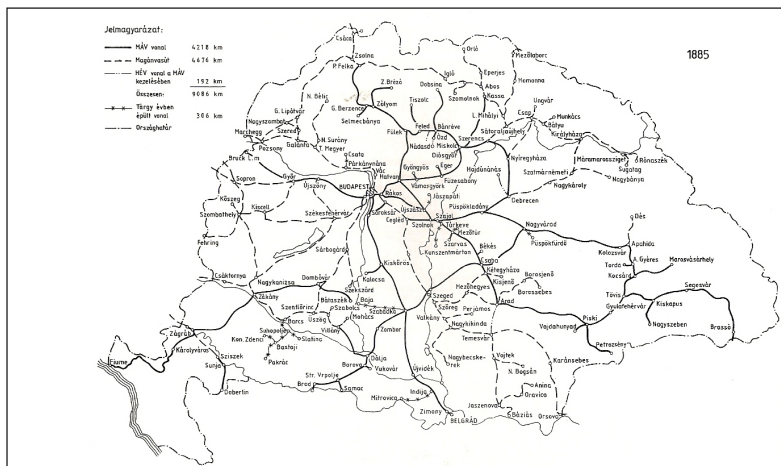
Első lépésként a helyi érdekeltek létrehoztak egy társaságot, amely kiderítette a jövő vasút legjobban támogatott nyomvonalát. A létrehozott részvénytársaság tagjai részvényeket jegyeztek, s ezzel teremtették meg a kivitelezés alapját. Mivel önmaguknak építették a vasutat, az érintett területeket olcsón tudták kisajátítani. Az építkezések nagy részét helyi vállalkozók végezték, akik olcsón dolgoztak, és egyúttal munkalehetőséget is teremtettek az érintett vidéken. Helyben használt vagy készíthető építőanyagok kerültek felhasználásra.

kiépítését, mivel a fővonalak problémáival és az újonnan alakult MÁV ügyeivel van elfoglalva. Nézeteit osztja ugyan minisztere is, de a tőkehiányos időszakban nincs más mód a hálózat bővítésére, mint a kamatgaranciával bíró magánvasutak támogatása.

A sokszor és sokhelyütt elmondott tapasztalatok ismerete is hozzájárult ahhoz, hogy az Arad környékén élő és gazdaságait működtető tulajdonosok megpróbálják a vicinális építkezés hazai megvalósítását. Arad városa már több mint egy évtizede élvezte a vasúti szolgáltatásokat. Társra talált Boros Béni mérnökben, aki nagy kivitelezési tapasztalatokkal rendelkezett. Ketten kezdeményezték a helyi részvénytársaságot, amely segítette a 61 kilométer hosszú vonal megépítését. A két ütemben forgalomba helyezett vasúton Arad és Borosjenő között 1877. május 10-től volt napi forgalom.

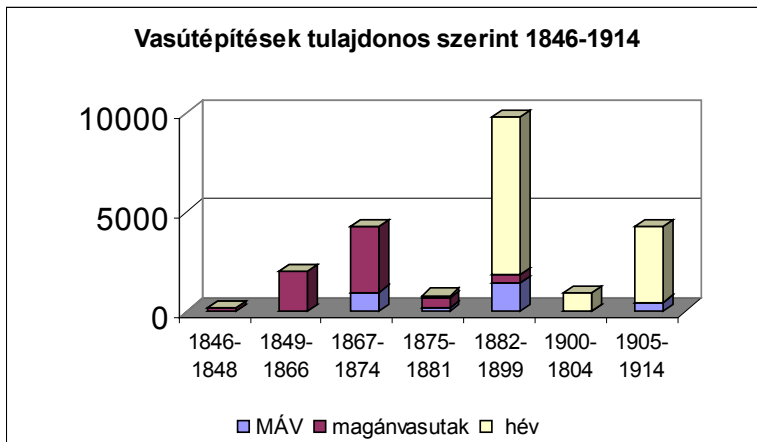
A kortársak hitetlenkedve fogadták az alacsony beruházási költségeket, s újságírók hada kelt útra a vasút megtekintésére. Az Arad-Kőrösvölgyi Vasút kilométerenként 2 812 forintba került, szemben a korszak másik nagy alföldi építkezésével, a Tiszavidéki Vasúttal (10 505 ft/km) és a Bakonyon áthaladó Nyugoti Vasúttal (23 750 ft/km).

A szakemberek számára egyértelművé vált, hogy lehet olcsón is építkezni, s ezáltal a drága fővonalak mellett és helyett mellékvasutakkal is megoldható az országos és nemzetközi gazdasági vérkeringésbe történő bekapcsolódás. (3. ábra)



3. ábra A helyi érdekű vasutak első hulláma 1885-ig

A minisztérium kezdeményezte, az országgyűlés elfogadta, az uralkodó szentesítette 1880-ban a XXX. törvényt, amely engedélyezi az (immár helyi érdekű vasút névvel ellátott) olcsó vasút szervezését, építését és működtetését.<sup>2</sup> Ettől számítva ugrászerűen megnő a vicinálisok építése. Nagy részüket a megnyitás után a MÁV kezeli, s ezzel sikerül biztosítani az egész országot behálózó, azonos gépparkkal, szolgálati szabályzattal, díjtételekkel működő vasutakat.<sup>3</sup> Az első világháborúig tartó időszak vasúti korszakaiban jól látszik az 1882 utáni időszakban lejátszódott hálózati bővülés. (4. ábra)



4. ábra Vasútépítések tulajdonos szerint 1846–1914

Összességében Európa egyik legsűrűbb vasúti hálózata jön létre a Magyar Királyságban, melyen a Baross Gábor által bevezetett zónatarifa következtében valóban sok millió vidéki utazott, és vették igénybe különféle szállításokra is.

## 2. Az Ukk-Csáktornya helyi érdekű vasút előzményei

Bár Zala megyében az elsők között nyílt meg vasút, de a bécsi székhelyű vállalat a vonalvezetéskor nem foglalkozott a helyi érdekekkel. A Déli Vasút elsődleges célja a Dunántúlon termelt

<sup>2</sup> „1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról”. net.jogtar.hu.

<sup>3</sup> Majdán János: Helyi érdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon. Budapest, 1996.

mezőgazdasági cikkek birodalmi fővárosba, illetve a trieszti kikötőbe történő szállítása volt.

Ennek alárendelten jelölték ki, majd építették meg a Zalát észak-déli irányból átszelő vonalukat 1865-ben. A Bácsújhely-Sopron-Szombathely-Nagykanizsa-Trieszt vonalon közlekedő szerelvények elkerülték a megye székhelyvárosát.<sup>4</sup> A Zalaegerszegtől keletre, a szomszédos völgyben megépített vasútnak volt ugyan a megyeszékhely nevét (is) viselő állomása, de ez a valóságban 8 kilométerre működött a mezővárostól. Zalaszentivánon megálltak a Déli Vasút szerelvényei, de oda mind az utasok, mind az feladásra szánt vagy máshonnan érkezett áru külön fuvarra igényelt.



5. ábra A Déli Vasút hálózata

A vasút egyértelmű fejlesztő szerepe, a megye székhelyének jobb elérhetősége az idők során felveti a vasúti bekötés igényét. Zalaegerszeg kevésbé polgárosult szintjét jól jelzi, hogy a szentiváni állomás megnyitása után két évtizeddel kezdeményezik a vasút építését. Az átalakuló magyarországi közigazgatási berendezkedésben sikerült a rendezett tanácsú városi jogot megszereznie (1885.), de jelentősége még a megyén belül is másodlagos volt Nagykanizsához képest. Az országos gazdasági

<sup>4</sup> A helyi legenda szerint a csizmadia céh tagjai félték a szombathelyi konkurenciától, s a körükből kikerült mezővárosi bíró ezért nem kérte a vasút Egerszegen keresztüli vezetését. Bár a városi legenda másfél száz éve tarja magát, ennek bizonyítására eddig nem találtak a kutatók adatot.

---

vérkeringésbe kapcsolódás egyik kulcsfontosságú ténye volt a közvetlen vasúti kapcsolat.

Az előkészületek élére a Zala megyei Gazdasági Egyesület állt, s az elnök (Háczky Kálmán) értekezletet hívott össze az ügyről.<sup>5</sup> Az érdekeltek nevében a város kéréssel fordult a minisztériumhoz és előmunkálati engedélyt kért 1883-ban a Déli Vasút szentiváni állomásától Egerszegig vezető vicinális vasútra. Az engedélyt egy évre „*Czinder István városbírónak és társainak*” kiadták, melyben rögzítették: „a 8,9 km hosszú pályavonal állomása telepkiépítési és felszerelési költségei 329 100 forint, kilométerenként 36 974 forint”. A másodrendű szárnyvonal engedélyét további három évig sikeresen meghosszabbították. Időközben tárgyalásokat folytattak a Déli Vasúttal, amely megfelelő összegért vállalta a nyomjelzést és működtetést. Lukáts Kálmán mérnök 1884 júniusában két változatban elkészítette a vonal terveit. Az egyik az engedélyben előírt 8,9 kilométeres pályára vonatkozott, amelynek így a végállomása a városban volt. Bár a másik nyomvonal 6,3 kilométeres hossza kevesebb befektetést igényelt volna, de a Zala folyó túlszárnyán fekvő Kaszaháza végállomásból az esetleges folytatás nem a várost, hanem külső települést tett volna csomóponttá.

A létrehozott részvénytársaság – a törvényi szabályozásnak megfelelően – megpróbálta a szükséges tőkét előteremteni, de ez három évig nem sikerült. A terv létezett, az engedély élt, a Déli Vasút 1885 áprilisában kitézte a hosszabbik nyomvonalat. A részvénytársaság vállalkozót keresett a kivitelezésre. A vasút fontosságát jelezte, hogy ketten Bécsből, egy-egy vállalkozó Budapestről, Szombathelyről és Kis-Cellből tett ajánlatot, de a szükséges tőke lassan gyűlt, az építés elmaradt.

A térségben a vasút hiányát mások is észlelték, s 1887-ben egy befektetői csoport kért és kapott előmunkálati engedélyt. A május elsején kiadott engedélyt Gouth Sándor bécsi bankár, Pallak Miksa bécsi mérnök, Dr. Szalvai Olivér ügyvéd és országgyűlési képviselő és Burger Pál a Magyar Nyugoti Vasút főfelügyelője nevére állították ki. Az engedély Zalaszentiván állomásból kiinduló, Zalaegerszegen, Alsólendván át Csáktornyáig vezető helyi érdekű vasútra szólt. A végállomást illetően benne volt az engedélyben Alsólendvától egy esetleges Belatinz –

---

5 Az előkészületeket részletezi és az építkezést nyomon követi a „Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen”, című munka II. kötete. Főszerkesztő: Dr. Kövér István, Szombathely, 1995. 279–290. p.

---

Regede/Ragersburg nyomvonal is. A Gazdasági Egyesület által létrehozott értekezleten a jelen lévők a Bak, Gutorföldre, Páka-Csömödér, Lenti, Rédics, Alsólendva, Muraszzerdahely, Csáktornya nyomvonalat támogatták.

A rövidebb engedélyesek 1888. július 26-án csatlakoztak a csáktornyai csoporthoz, és együttes erővel folytatták a tőke összesgyűjtését. A Magyar Nyugoti Vasút is támogatta az új vonal elkészülését, s támogatást ígért (és adott) a saját hálózatába tartozó Boba nevű állomásról történő kiinduláshoz. Lassan kialakult a két nagy magántársaságot is érintő vonal, amely észak-keleti irányból dél-nyugat felé a székhelyvároson keresztül átszeli Zala megyét.

Az új vasút megépülését segítette a térségben a Magyar Nyugoti Vasút állomásáról kiinduló vicinális megkezdett építkezése. A miniszteri levél szerint a tárca támogatta az „1888. évi márczius hó 26-án kiadott engedélykirattal engedélyezett bobajánosháza-sümegei helyi érdekű gőzmozdonyú vasútvonal” kivitelezését.<sup>6</sup> A vasút pár hónap alatt elkészült, és 1889. január 10-én forgalomba is helyezték. Mivel a kiinduló pont Boba volt, ezért a csáktornyai vicinális a hetedik állomásról, Ukkról lehetett tovább folytatni, s így a tervezett vonal rövidebb és olcsóbb lett.

### 3. A törvényi szabályozás megváltozása

Az országos tapasztalatok alapján nyolc évvel később módosította az országgyűlés az 1880. évi törvényt.<sup>7</sup> A módosítások minden esetben könnyítéseket tartalmaztak, illetve növelték az állami beavatkozás lehetőségét. Ilyen változás volt, hogy törvényhozási engedély kell az országhatárt közvetlenül elérő vonalhoz, a miniszter engedélye nélkül még az adott társaság működtetését sem változtathatják meg, azonnali állami megváltás következhet be, ha a vicinális stratégiai fontosságú vonalakat köt össze, 30 év múlva mindenképpen a MÁV tulajdonába megy át a vállalat. Pontosították a postai szállításról szóló előírásokat, a részvénytársaságnak adott illeték- és bélyegmentességet. Nagyon fontos változás jelent meg a 6. § b. pontjában:

„b) *Aközmunka- és közlekedésügyi miniszter a pénzügyminiszterrel*

---

6 Magyarország Rendeletek Tára 1888.

7 1888. évi IV. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről. net.jogtar.hu, ezer év törvényei.



---

*egyetértőleg megengedheti, hogy az államvasutak gépgyára és a diósgyőri vas- és aczélgyár a helyi érdekű vasutak építéséhez megrendelt mozdonyok, illetőleg felépítményi vas- és aczélanyagok árát több évi törlesztésre hitelezhesse. Ezen hitelezés, valamint az annak fejében kívántató fedezet, illetve biztosítás módját a nevezett ministerek állapítják meg.*

*Részletesen rögzítették, hogy*

*A helyi érdekű vasutak létesítését támogathatják:*

*a) az állam;*

*b) a törvényhatóságok; és*

*c) a községek is.”*

A költségvetésben évi szinten létrehoztak erre egy központi alapot (300 000 forint erejéig), és kimondták: egy vicinálist az építési tőke 10 %-áig támogathat az állam. A többi közigazgatási egység saját különféle alapjaira alapozva (közmunka, helyi adó) adhat támogatást, vagy vehet föl a helyiérdekű vasút építésére hitelt. Az eladósodás megakadályozását több korábbi törvény már szabályozta, de ezeket itt is megerősítették, nehogy valamelyik megye vagy település csődbe menjen. Minden ilyen intézkedéshez (az 1868-as horvát-magyar kiegyezés értelmében) a Zágrábban székelő bának is hozzá kellett járulnia!

Amennyiben a vicinális nyomvonalát nem tudták megváltani (utak, töltések stb. esetében), akkor a katonai szempontok szerinti logika alapján a szakminiszter döntött az érintett területek anyagilag rögzített kisajátításáról.

Alapvető változás volt, hogy az építési engedélyben rögzített összegek esetében az engedélyeseknek igazolniuk kellett a költségek 30 %-ának készpénzes meglétét. A másik (gyakoribb) módszerként az építkezéshez szükséges összeget törzsrészvények kibocsájtásával biztosították, de ebben az esetben 35 %-os előzetes lejegyzést kívánt meg a szabály. Ugyanakkor a törvény lehetővé tette megengedőleg a miniszternek, hogy a törzsrészvények esetében csökkenthesse a 35% jegyzését, s ez – ahogy a későbbiekben szó lesz róla – nagyon fontos volt a csáktornyai vasút esetében

A törvényi előírások miatt az előkészületek esetében az érintett közigazgatási egységek anyagi terhelését alaposan vizsgálták – betekintést adva ezzel az utókornak az akkori pénzügyi helyzetükbe. Másrészt a tárca gyakorlatilag minden lépést ellenőrzött, és esetenként beavatkozott a vicinális építésébe.

---

Ilyen előkészületek és törvényi háttér után essen szó a helyi-  
érdekű vasút megvalósításáról

#### 4. Az Ukk-Csáktornya vicinális építése

A törvényi szabályozás alapján az engedélyesek a szaktárcánál katonai térképen bemutatták a tervezett vonalvezetést. A Boba-Alsólendva-Csáktornya vonalat 119,8 kilométer hosszúságúra tervezték, és előzetesen 5 232 482 forintos költségvetést számítottak. A hosszúnak számító vicinális 55 település határát érintette, s az engedélyesek a közigazgatási bejárás során valamennyivel, illetve az érintett gazdákkal sikeresen megegyeztek.

Az érdekelt személyektől, településektől, városi és megyei közgyűlésektől kapott előzetes pénzügyi vállalások jelezték, hogy a tőkehiányos térségben nem tud összegyűlni a törzsrészcsevények 35 %-os jegyzése. A vonal mentén nem volt nagyobb város, sok apró község határában haladt a vasút, kevés nagybirtok működött a térségben. Az engedélyesek azzal a kéréssel fordultak Baross Gábor miniszterhez, hogy ezen okok miatt tegyen kivételt, csökkentse a törvényben előírt jegyzést. A helyiérdekű vasutakkal foglalkozó és korábban ismertetett második törvény (1888. IV. tc.) alapján a miniszter élt a csökkentési jogával, és öt százalékot elengedett a törzsrészcsevények jegyzéséből. Ugyanakkor a 30% megállapítása mellett külön kérést fogalmazott meg az épülő vasút kivitelezője felé: a nagy vízingadozású és gyorsfolyású Mura fölött épülő híd lábazatánál próbálják ki a betonból készült tartópilléreket. Az üzletet megkötötték, s ezek után a miniszter az országgyűlés elé terjesztette a törvényt.

Az 1889 nyarán megszavazott és június 28-án szentesített és két nappal később kihirdetett törvény 4 cikkelyben adta meg a felhatalmazást.<sup>8</sup> Ennek alapján Baross Gábor miniszter jú-

---

8 **1889. évi XXXV. törvénycikk a Csáktornyától Zalaszentivánon át Ukkig vezetendő helyi érdekű vasút engedélyezésére vonatkozó felhatalmazás tárgyában**

1. § A ministerium ezennel felhatalmaztatik, hogy a boba (jánosháza)-sümei helyi érdekű vasutból Ukk község mellett kiinduló és Zalaszentivánon, utóbbi helyen csatlakozással a cs. kir. szab. déli vasúthoz, továbbá Zalaegerszegen, Alsó-Lendván és Muraszerdahelyen át, a cs. kir. szab. déli vasút Csáktornya állomásáig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyu vasutnak kiépítésére és üzletére, az 1880. évi XXXI. és 1888. évi IV. törvénycikkekben foglalt feltételek alatt az engedélyt kiadhassa.
2. § Felhatalmaztatik a közmunka- és közlekedésügyi minister, hogy a pénzügyministerrel egyetértőleg és azon esetben, ha az 1888. évi IV. tc.

---

lius 3-án kiadta az engedélyokmányt.<sup>9</sup> A 25.§-ban összefoglalt szabályok részletezték a vicinális tényleges megvalósításához szükséges lépéseket.

Elsőként rögzítette, hogy az előmunkálati engedélyesek találtak egy kivitelezőt, s a Münchenben működő Localbahn Actien Gesellschaft felhatalmazást kapott a vonal kiépítésére. Az előzetes tervekhez képest még egy kapcsolódó rövid kiágazó szárnyvonal is bekerült az engedélyokmánya: Túrje és Zalaszentgrót összekötése. A vicinális vasutat két év alatt kellett megépíteni és forgalomba helyezni. A vállalat működési engedélye 90 évre szólt (melyet a törvények szerint három évtized múltával az állam megválthatott!)

Az előzetesen számított kivitelezési költségekhez képest olcsóbban szabták meg a végösszeget: 3 800 000 forintban. Ebből 291 000 forintot csak a forgalmi eszközök beszerzésére lehetett fordítani, míg 85 000 forintot miniszteri engedélyhez kötött tartalékként különítettek el. Az engedélyes köteles volt 188 000 forintot biztosítékként letétbe helyezni, melyet az átadás után visszakapott.

A miniszteri okmány meghatározta a menetdíjakat: személyenként és kilométerenként 5 krajcár az első és második osztályon, 4 krajcár a III. osztályon. Az utasok nagy poggyászaival, továbbá a külön kezelt gyorsáru után 10 kilogrammonként 40 krajcárt kellett fizetni. A teherforgalomban kilométerenként és 100 kilogrammonként 60 és 90 krajcár között változtak a díjtételek. Külön rögzítették a nagy tömegű árucikkek fuvarozási díját, melyek szén, kő, só, tűzifa, épületfa, trágya, mész, téglá esetén 1,20 koronába került.

---

10. §-ában meghatározott arány szerint ezen helyi érdekű vasut tényleges építési tőkéjének 35%-a – a kellő érdekeltségi hozzájárulások hiányában – törzsrésztvények kibocsátása útján fedezhető nem volna, a törzsrésztvénytőkét, eltérőleg az idézett törvényes határozománnyól, kivételesen a tényleges építési tőkének 30%-ában állapithassa meg.

3. § Ezen vasut engedélyezésének megtörténtéről a közmunka- és közlekedésügyi miniszter az 1880. évi XXXI. tc. 1. §-a értelmében az országgyűlésnek jelentést teend.
4. § Ezen törvény, melynek végrehajtásával a közmunka- és közlekedésügyi miniszter és a pénzügyminiszter biztatnak meg, a törvénytárban való közzététele napján lép életbe; mindazonáltal az abban foglalt felhatalmazás megszűnik, ha az 1. §-ban megnevezett helyi érdekű vasut a folyó év végeig engedélyezhető nem volna. [net.jogtar.hu](http://net.jogtar.hu).
- 9 „A csáktornya-zalaszentiván-uk helyi érdekű gőzüzemű vasut építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek” Magyarországi Rendeleték Tára, 1889. 1713–1731. p.

---

A törvényi szabályozásnak megfelelően a katonaságot és a katonai javakat, a fegyvereket és kíséreiüket a korábban az egész Monarchia területére egységesített díjtételek alapján szállíthatták a szerelvények. A hivatalos ügyekben utazó köztisztviselők, vasúti alkalmazottak ingyen utazhattak. A postai forgalom díjait a miniszter szabta meg, míg a vonal mentén felállított távirátát a vállalat építhette ki és működtethette.

Az előmunkálati engedélyesek alapíthattak részvénytársaságot, melyet sikeresen létre is hoztak. Esetünkben az Ukk-Csáktornya helyi érdekű vasút rt. székhelye Budapesten és magyar nyelven folytatta az ügykezelést.

Az engedélyokirathoz csatoltak egy föltételeket pontosító okiratot is, amely szerint a normál nyomtávú (1435 mm) vasúton acél síneket kellett használni (min. 23, 6 kg/folyóméter). Az épületek – az akkor már kialakult MÁV állomási típusok szerint – készültek. Mivel vicinális vasútról volt szó, ezért a három fővonalai csatlakozáson állítottak föl biztonsági jelzőket (Csáktornya, Zalaszentiván, Ukk). Az alépítmény és az emelkedések, kanyarok előírásait az akkor már egységesített elvárások alapján határozták meg. Az óránkénti sebességet 30 kilométerben rögzítették. Rögzítették az állomásokot és megállóhelyeket: „Csáktornya, Muraszerdahely, Alsó-Lendva, Rédics, Csömödér, Gutorföld, Tófej (hadikitérő), Bakk, Zala-Egerszeg, Zala-Szent-Iván, Ollár, Szöppök, Zalabér, Túrje, Eötvös (rakodó állomás) és Ukk”

A megalakított részvénytársaság ellenőrzése alatt folyt a Zalaegerszegen működő műszaki iroda munkája. Szervezték a pálya földmunkáit, melyet egy időben több szakaszon folytattak. Helyi erőkből toborozták a munkásokat, s így nem volt szükség szállás, étkezési lehetőség kialakítására. Igénybe vették a módosított törvényben felajánlott állami kölcsönt a MÁV diósgyőri vasgyárában előállított sínek és egyéb vasalkatrészek megvásárlására.

A kivitelezés ünnepi megindítására Zalaegerszegen került sor 1888. szeptember 29-én. A szakadó eső ellenére nagy számban összegyűlt érdeklődők több köszöntő beszédet halottak. Különleges volt az építkezés hivatalos kezdete, melyet a fennmaradt szerszám felirata tanúsít: „*A csáktornya –zalaegerszegi –ukki helyi érdekű vasút építésének megkezdése emlékéül az első kapavágást ezzel a kapával tette bocsári Svatits Benő, Zalavármegye főispánja, 1889. szeptember 29-ik napján hazánk és Zalavármegye közgazdasági és művelődésének emelésére*” (Az ezüstből készült kapát megyegyűlési határozattal a levéltárban

helyezték el.) Délután egy óraker 80 terítékű ünnepi bankett volt az Arany Bárány vendéglőben.

Az építkezés több helyszínen, de különböző ütemben indult meg. Nem egész egy év alatt elkészült a vonal: 1890. október 19-én megtörtént a „mútanrendőri bejárás”. A műszaki átvételen személyesen vett részt Baross Gábor miniszter. Egyrészt a ritkán adott különleges segítség miatt nézte meg a vicinális avatását, másrészt a Mura fölött megépített híd megvalósítására volt kíváncsi.

A miniszter MÁV különvonata reggel 8 óraker érkezett Kis-Cell állomásra, ahol a vasi és zalai főispán (Svasits Benő és Radó Kálmán) köszöntötte. A szerelvény Ukk állomáson ért zalai területre, s ott a Csertán Károly alispán vezette delegáció üdvözölte a minisztert. Ukktól minden állomáson ünnepi köszöntők hangzottak el, miközben a szemlélők megtekintettek mindent. Külön figyelmet fordítottak az épületek vizsgálatára, kiemelten a pálya mellett épült őrházakra. A korabeli MÁV-szabvány szerint működő minden artézi kút vizét megkóstolta a bizottság. Ötvösön a helyi, Türrén a zalaszentgróti plébános, Szöppötkön Thassy Miklós járási szolgabíró köszöntötte a minisztert és a bizottságot. A megye székhelyére 11 óraker gördült be a vonat, ahol Kovács Károly polgármester tartotta az üdvözlő beszédet. (6. ábra) A város központjától (akkor) viszonylag messze lévő vasútállomásra 80 fogattal folytatták útjukat a résztvevők a megyeházaig.



**6. ábra** A helyiérdekű vasút megnyitásakor átadott állomás Zalaegerszegen



---

Útközben Baross kiszállt a hintóból, és némán tisztelgett a képviselőházban őt nagyon kedvelő Deák Ferenc szobra előtt. A lelkes fogadtatás után a főispán 60 terítéses díszebédet adott a miniszter köszöntésére. Ezzel párhuzamosan a kivitelező Localbahn Actien Gesellschaft 150 vendéget hívott meg az Arany Bárány szállodában rendezett bankettre.

Az átvevő szerelvény délután fél négykor folytatta útját. Bak, Tófej, Gutorföde, Csömödér (7. ábra), Lenti, Rédics (8. ábra) érintésével ért Alsólendvára.



**7. ábra** Az átadáskor megnyitott állomás épülete Csömödéren ma.



**8. ábra** Rédics állomási épülete ma, melyen jól látszik az átadáskori típus: szolgálati hely, váróterem, szolgálati lakás

Az Alsólendvára fél hatkor befutó szerelvényt nagy tömeg várta (9. ábra).



9. ábra Alsólendva vasútállomás

A „város nevében Hajós Mihály ügyvéd lelkes beszédben üdvözölte”<sup>10</sup> Baross és az átvevő bizottságot (10. ábra).



10. ábra Alsólendva a századfordulón

10 A „mútanrendőri bejárásról” részletesen tudósított a Zalamegye, 1890. X. 19.



---

*„Muraszerdahelynél a kivilágított Mura-híd mellett szintén megállt a vonat, hogy a különleges technológiával épített hidat közelről is megnézzék”*



**11. ábra** Az első beton pilléreken álló helyiérdekű vasúti híd a Murán, 1941-ben  
(Forteapan, Karabélyos Péter)



**12. ábra** A Déli Vasút csáktornyai állomása (a restivel), ahová csatlakozott a zalai vicinális

A leszálló bizottsági tagok közül a tervező és kivitelező mérnököket megkérte Baross, hogy szíveskedjenek a híd alá állni,

---

amíg áthalad rajta a szerelvény. A próba kiválóra sikerült, inentől kedve további vicinálisoknál építettek beton pilléreket, elsősorban a gyorsfolyású folyók, patakok fölé.

„Csáktornyára hét órakor robogott be a szerelvény, ahonnan – rövid pihenő után – negyed kilenckor érkeztek a vendégek Kotoriba” (12. ábra).

A műszaki átvevő bizottság mindenhol mindent rendben talált, így Csáktornyan alá is írták az üzembe helyezési engedélyt. A hivatalos vasúti forgalom másnap megindult a vonalon. Naponta két pár szerelvény közlekedett a két végállomás között.

Joggal írta az átadás kapcsán a Zalamegye: „Az Ige megtestesült!...Megérhetjük megnyitását annak a vasútnak, amely hivatva van sajátos viszonyainál fogva jó ideig háttérbe szorult városunknak (Zalaegerszegnek) új lendületet adni! Hivatva van vármegyénk iparát és kereskedelmét emelni, kulturális érdekeinek előmozdítani, a megye lakosságának új kereseti forrást nyújtani, vagyonosodását megteremteni.”

Az önállóan kezdeményezett és megépített csáktornyai vasút rövid idő múlva a Dunántúl legnagyobb helyi érdekű vasút konzorciumának tagjává vált. A térség legnagyobb vicinális vállalata 1918-ig több korábbi vasúttal együtt alkotott egységet. A döntően Nyugat-Dunántúlon működő vicinálisokból 1902-ben megalakult a Dunántúli helyi érdekű vasúti társaság.<sup>11</sup> A törvényi indoklásban egyrészt felsorolják az alapító társaságokat, másrészt itt kap engedélyt az újonnan kezdeményezett Zalaszentgrótot a Zala folyó völgyében Balatonszentgyörggyel összekötő vonal kiépítése.

- a) „az 1888. évi márczius hó 26-án kiadott engedélykivarral engedélyezett boba-jánoshalma-sümegei helyi érdekű gőzmozdonyú vasutvonal;
- b) az 1889. évi július hó 3-án kiadott engedélykivarral engedélyezett csáktornya-zalaszentvián-ukki helyi érdekű vasut és annak türje-szentgróthi szárnyvonal; (1889:XXXV. tc.)
- c) az 1890. évi április hó 28-án kiadott engedélykivarral engedélyezett sümeg-tapolczai helyi érdekű gőzmozdonyú vasutvonal;

---

<sup>11</sup> 1902. évi IX. törvénycikk indokolása a dunántúli helyi érdekű vasut-részvénytársaság tulajdonát képező vasutvonalak építésére és üzletére kiadott engedélykivarrak egyesítése és e vasutvonalak szállítási adómentességének a zalavölgyi helyi érdekű vasut szállítási adómentességével egységes időtartamban való megállapítása tárgyában”. net.jogtar.hu.

- 
- d) az 1890. évi július hó 1-én kiadott engedélykirattal engedélyezett pozsony-szombathelyi helyi érdekű vasútvonal (1890:XXXIII. tc)
- e) az 1902. évi május hó 15-én kiadott engedélykirattal engedélyezett zalaszentgrót-balatonszentgyörgyi zalavölgyi helyi érdekű vasútvonal (1902. évi IX. tc.)”

A későbbiekben a Szombathely-Rum (1894.) és az eredeti nevén Délnyugati hév (Körmend-Zalalövő-Óriszentpéter-Muraszombat) is csatlakozott a konzorciumhoz. A hálózatot már a Dunántúli hév bővítette tovább a Zalalövő és Zalaegerszeg között (1913.), illetve építette meg a sárvári cukorgyár számára oly fontos Zalabér-Sárvár-Bükk-Felsőszentlászló (1913.) vasutat.

A Zala megye összes vicinálisát, illetve a Szombathelyre befutó vonalak közül két, illetve az igen hosszú sárvári vonalat egy vállalatban egyesítő Dunántúli hév 500 kilométer forgalmat bonyolító pályával rendelkezett. A hálózat üzemeltetése a Magyar Államvasutakkal kötött szerződés alapján zajlott.

A csak e térségben kialakult helyi érdekű birodalmat Szájbély Gyula tartotta össze, aki az osztrák bankok magyarországi kapcsolattartójaként és a müncheni építő vállalatok jó ismerőjeként nagy összegű támogatásokat és kedvezményeket tudott kijárni az érdekelt cégek érdekében. A Szájbélyvel jó viszonyban lévő vasi és zalai fő- és alispánok további támaszt és egyúttal garanciát is jelentettek a vállalat működtetéséhez.<sup>12</sup> Így vált és működött 1918-ig az Ukk-Csáktornya hév egy nagy vicinális hálózat részeként.

## 5. Egy különleges forrás

A századforduló ezeréves ünnepségeihez kapcsolódva az országban minden szakterület beszámolt a fejlődéséről, rögzítették a századvégi állapotokat. Ilyen összegzés készült a vasutak esetében is, amely egyfelől rögzítette az eredményeket, másfelől a különleges adatfelvétel segítette a további fejlesztési irányok kialakítását is.

„A legutóbbi nagy államosítás befejezte után érkezettnek látta a kereskedelemügyi m. kir. miniszter az időt arra, hogy a

---

<sup>12</sup> Söptei Imre: A dunántúli vasútkirály: Szájbély Gyula. Múlt-kor magazin, 2012. március 11.

---

*rég érzett hiány végre pótolassék utasítá a m.kir. államvasutak igazgatóságát a munkálatok megkezdésére.*<sup>13</sup> – írta az adatfelvételtől készült könyv előszava. A miniszter Edvi Illés Sándort bízták meg a munka szervezésével és a feldolgozás vezetésével. A statisztikában a MÁV és az üzletkezelésében lévő helyi érdekű vasutak egész évi forgalmát rögzítették.<sup>14</sup>

A két vastos kötetben közreadott összegzés minden vasút esetében egységes elvek alapján mutatta be az érintett vonalat és a működő állomásokat, melyek adatainak pontosításához más korabeli adatfelvételeket és tudományos feldolgozásokat is segítségül hívtak. Elsőként szó esik a pálya mentén fekvő *földrajzi környezetéről*, majd a vasút mentén élő *lakosság anyanyelvi ismertetésére* kerül sor. A forgalomhoz közvetlenül kapcsolódik a III. fejezet, amely a *földművelés általános ismertetését* tartalmazza, és amelyből megtudja az olvasó a vonal mentén működő mezőgazdasági nagyüzemek tulajdonosainak, gazdaságoságaiknak, bérlőinek nevét, a birtokok nagyságát. Az országos statisztikákból átvett adatok segítségével itt van mód az összehasonlításokra, mivel ebben a fejezetben adják közre, hogy az érintett területeken az előző években milyen termésatlalagokkal rendelkeztek a gazdaságok. A gabonaféléket, az ipari növényeket, a kereskedelmi növényeket és a takarmányokat külön csoportosítva közli a felmérés. A negyedik fejezetben a *szőlőműveléssel* kapcsolatos adatok szerepelnek, míg a következőben a *gyümölcsstermelésről* van szó, ahol időnként a fajtákat is feljegyezték. Ugyanígy szempontok szerint esik szó az érintett vonal melletti *zöldségstermelésről*. A VI. fejezetben a vasúti szállításba bekapcsolódott *állattenyésztő gazdaságok* adataiban külön közlik a szarvasmarha-, a ló-, a sertés- és a juhtenyésztők gazdaságait, illetve a baromfitartókat. A szállítási irányok bemutatása és számszerű közlése mellett a statisztika készítői közreadják az állatok fajtafelsorolását is, amivel jól érzékelhe-

---

13 Edvi Illés Sándor: A magyar királyi államvasutak és az üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. Budapest, 1896. I.–II. kötet

14 A forrást feldolgozta Frisnyák Zsuzsa: Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút–ember–tér kapcsolatok. ELTE BTK, Doktori értekezés.; Ennek bizonyos térségekről készült összehasonlítását elvégezte a szerző: A vasutak körszervező hatása az Alföldön. In.: Az Alföld történeti földrajza (Pótfüzet) Frisnyák Sándor (szerk.) Nyíregyháza, 2000. 30–46. p., Uő.: Az erdélyi vasútállomások vonzáskörzete. In.: A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. Csíkszereda, 2001. 173–186. p.

---

tó, hogy a szállításba bekapcsolódott gazdaságokban a hagyományos vagy az új fajták terjedtek-e el. A hetedik fejezetben az *állati termékek* nem nagy mennyiségű szállításai jól mutatják a gazdák szemléletét. Az *erdőgazdaságok* fakitermelései és szállításai mellett külön feljegyzésben esik szó az *erdei termékek* begyűjtéséről és forgalomba hozataláról, amely szintén a specializációt mutatja. Az *ásványok kitermeléséről* szóló IX. fejezetben a bányák termelési adatai, munkáslétszáma, technikai felszereltsége tanulmányozható. A vasút mellett működő *ipari létesítményekről* adott átfogó kép a tizedik fejezetben van, amelyben közlik minden üzem és gyár alapítási évét, az ott megtalálható gépparkot, a dolgozói létszámot, a termelési mutatókat. Minden esetben megadták a vasúti szállítások szempontjából fontos nyersanyagbeszerzések és a késztermékek pontos súlyát, esetenként még a név szerinti fogyasztót is. A vonalak általános bemutatása és leírása a *kereskedelmi élet* részletezésével fejeződik be. A XI. fejezetben összesítve bemutatják a vonal mentén fekvő fontosabb kereskedelmi központokat, leírják az ottani híresebb vásárokat, melyek a vasút forgalmában szállítási növekedést okozhatnak.

A leghosszabb és legrészletesebb adatsort a XII. fejezet közli, amelyben a vasút *állomásainak forgalmát* adják közre. „Az egyes állomások forgalmának számszerű ismertetése” három csoportra bontva kerül rögzítésre. *Először* az állomás s az oda szállítási okokból *vonzódo településeket* részletezik, melynek során kilométerben megadják a két település közötti korabeli távolságot, s közlik az oda vezető utak minőségét. Úgyszintén ebben a rovatban esik szó az állomás vonzókörzetében működő 1000 kat. holdnál nagyobb mezőgazdasági, illetve erdészeti üzemekről, azok tulajdonosairól és pontos nagyságukról.

A *második* adatsorban az állomáson *feladott áruk* részletezése található, ahol az áruk részletes felsorolása mellett ismertté válik azok főbb rendeltetési helye is. A métermázsában, hektoliterben, illetve darabszámban megadott áru az egész évi forgalom összesítését jelenti. Külön csoportosították a célállomásokat: Magyarországon belüli, az osztrák területen vagy a vámhatáron túli kategóriákban.

A harmadik nagy adatsort az állomásra *érkezett áruk* listája jelenti, melyben az árucikk megnevezése mellett föltüntetik a mennyiségét és a származási helyét is.

Bár az áruforgalom rögzítése több hibát és hiányosságot is mutat, mégis az 1895. évről a maga nemében párfjárt ritkító adat-

---

sor állt a kortársak és áll az utókor rendelkezésére. Ez a ma is követésre méltó adatsor egy-egy vasúthoz igazodva részletes gazdasági teljesítőképeséget mutat, melynek elemzésére nagyon ritkán adódik mód.<sup>15</sup>

A hivatalos adatgyűjtés lezárása – 1895. december 31. – után öt hónappal Edvi Illés Sándor nyilvánosságra hozta az áruforgalmat, s az előszóban megköszönte Ifj. Bellagh Imre hivatalnok társának a segítséget. Ketten gyűjtötték be, rendszerezték és dolgozták fel ezt a hatalmas adatsort, melynek segítségével átfogó kép rajzolható a korabeli gazdálkodásról, áruforgalomról, fogyasztási szokásokról.

## **6. A vicinális környékének általános bemutatása, Alsólendva vasúti áruforgalma és vonzaskörzete 1895-ben**

A nyomvonalról írja a forrás: *„Ezen vonalból Uknál ágazik ki a csoport harmadik tagja s a Zalát szegélyző dombok legészakibb emelkedéseit átmetszve, Türrétől Zala-Szt.- Grótig szárnyvonalat bocsát ki. A fővonal Türrétől tovább a Zala folyását követi s Zala-Szt.-Iván felett keresztezi a déli vasút vonalát. Ebből a szakaszból Kis-Falud-Szt.-Ivántól Zala-Szt.-Ivánig szárnyvonal ágazik el. Innen a vonal a D-ről É-ra csapó domborok közt halad, majd a Dobrai hegység nyugoti dombjain megyen át és a Kerka, tovább pedig a Lendva és Mura termékeny, széles völgyét átmetszve a Mura-közben a Vend Rüchelek magyarországi kiágazásán tör keresztül, végül Csáktornyánál a déli vasút vonalába szakad be.”<sup>16</sup>*

Az állomás körzetében működő nagybirtokok/mezőgazdasági nagyüzemek, melyek a mezőgazdasági áruikat vasútra adták, illetve a rendelt termékeket, gépeket döntően számukra fuvarozták a szerelvények.

*„Végül az ukk—Csáktornyái vonal mentén Szegedy gr., Batthyány gr., a csornai prépostság, Harkányi, a szt.-mihályi és kapornaki Jézus társasági atyák, Erdödy gr., Bezerédy, Simonyi, Fesztetich gr., Széchényi gr., Zichy gr., Eszterházy hg. és gr, Dervarics. Andrassy gr., Széli, a szombathelyi püspökség, Sza-*

---

15 Meg kell jegyezni, hogy az éves adatsorok természetesen sok (itt nem részletezett) problémát fölvetnek, de a számok felvillantják az akkori forgalmat.

16 Edvi Illés Sándor: A magyar királyi államvasutak és az üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. Budapest, 1896. II. kötet 396. p.



---

páry gr., Csesztreg és Dobronak községek, Sinn br. örökösei, és Klemens gr. a nagyobb birtokosok, kik hez még a számos kisebb nagyobb 200—900 holdas nemesi birtok urai sorakoznak...

...A vonal mentén levő nagy uradalmakban, valamint a számos 3—700 holdas úri birtokon fejlett földművelést űznek, minek hatása a környező kis birtokok művelésénél is észlelhető; ezeknek tulajdonosai a nagyobb birtokok művelésénél bevált módokat s eszközöket sikerrel alkalmazzák kis gazdaságukban. Különösen Frigyes királyi hg. moson vármegyei uradalmainak környékén feltűnő a jó példa hatása. Zala vármegye déli részén s a Mura-közben csak az uradalmak űznek modern földművelést, míg a kis gazdák még mindig a régi hagyományos módon művelik földjüket.<sup>17</sup>

A forrás megállapítja, hogy „A vagyoni állapot csak Zalavármegye azon részein száll a közepesen aluli fokra, hol az amúgy sem dúsán termő, hegyes-halmos határnak nagy részét uradalmi erdők borítják, valamint ott, hol a hajdan jövedelmező szőlőkben a fillokszera és peronoszpora hiúsítja meg a szorgalmas művelő munkáját...”

„...az erdők már mind nagyobb terjedelműek s a szántóföldek szűkebb termést adnak. Mindenütt a lősz foglalja el a területeket, s azt csak a vizek medencéiben váltják fel televényes, homokos és kavicsos területek, dús kaszálók és lapos rétek. Gutorföldtől kezdve a vonal egészen erdei vasút jellegét ölti fel s csak a Lendva lapályán és a Mura völgyében vannak nagyobb termékeny területek mezőgazdasági művelés alatt.”<sup>18</sup>

A nagyüzemekben és a piacra is termelő parasztgazdaságokban a földrajzi adottságoknak megfelelő cikkeket termelnek, melyekről az alsólendvai állomás részletes forgalmának bemutatásakor még szó esik. Ugyanakkor fontos megjegyezni, hogy „a Lendva és Kerka völgyére ereszkedő domboldalakon kiterjedt mérvben űzik a szőlőművelést. Bár a fillokszera sok helyen a szőlőket teljesen kipusztította, még mindig 41.000 k. holdnál több hegyi szőlő van Zalában...

...A Lendva és Kerka völgyében Alsó-Lendva, Hosszufalu, Csente, Völgyfalu, Dobri, Pince, Szécsi- Sziget, Kerka-Szt.-Miklós, Gyöntérháza, Lendva-Uj- falu határában a hegyi szőlőket a fillokszera még csak nagyon szórványosan támadta meg, de a peronoszpora az utolsó években sok kárt tett. A Muraközre azonban már súlyosabban nehezült mindkét szőlőpusztító csa-

---

17 Uo.: 397. p.

18 Uo.



---

pás és a termést a hajdaninak alig egy tizedrészére apasztotta. A Lendva és Kerka mentén a fillokszera által kipusztított területek utánültetése serényen folyik. Az itt termelt bort főleg a szomszédos osztrák területen és hazánk dunántúli részében fogyasztják el.<sup>19</sup>

A vasút menti állattartásról összefoglalóan írja a forrás:

„A kiszagdák szarvasmarhaállománya általában a vörös tarka nyugoti és a fehér magyar faj keresztezéséből áll; többnyire apró termetű korcs...

...Zala vármegyében néhány község kivételével szintén csak az uradalmak fektetnek nagyobb súlyt a szarvasmarha tenyésztésre a magyar és a vörös tarka nyugoti fajok keresztezése adja itt a tájfajtát, de e mellett főleg igásmarhának a tiszta magyar fajt is tenyésztik.”<sup>20</sup>

Az adatfelvételkor joggal állapították meg:

„A h. é. vasút Zala vármegyei része kezdőiben a Bakony erdőségeit, további útjában a KeletiAlpok magyarországi nyúlványainak erdőborított magaslatait érinti; itt a vonal mentén egy-két község határát kivéve mindenütt terjedelmes erdőségek vannak s az állomások feladási forgalmában a faküldemények állnak első helyen...

...A zala-egerszeg—csáktornyai vonalrész mentén Nagy-Kapornak, Pölöske, Nova, Páka, Pördeföld, Szilvágy, Kebele, Külső-Sárd, Rédicss községek határában Eszterházy hercegnek, a szombathelyi püspökségnek, a Jézus társaságnak és Széchenyi grófnak van egyenkint ezer holdat meghaladó erdőbirtoka, melyek összege közel 18.200 k. hold. Zala-Egerszegtől kezdve már mind sűrűbben fordul elő az erdőkben a fenyő s a vasúti elszállításban az előbbi erdőterületnél felsorolt fanemeken kívül fenyőtohoz és fenyő távíróoszlopok is előfordulnak.”<sup>21</sup>

Bár az érintett vasútvonal mellett kevés ásványi anyagot tártak fel, de teljesen új lehetőség merült föl:

„A Muraközi hegy aljában sok helyen akadtak kőszén- és kőolaj nyomokra; az utóbbi után Singer Vilmos bécsi cég már évek óta költséges kutatásokat folytat, de eddig igyekezetének még nem volt gyakorlati sikere.”<sup>22</sup>

A nagyon kevés ipari létesítmény közül az erdőkhöz kapcsolódó üzemek vannak jelen a térségben:

„Grossmann és társa bécsi cég kisebb gőzfűrésze a novai erdőben (Csömödér) deszka és pallók előállításával foglalkozik s

---

19 Uo.: 398–399. p.

20 Uo.: 399–400. p.

21 Uo.: 401–402. p.

22 Uo. 402. p.

---

ezeket Fiume és Csáktornya állomásokra szállítja el. A gőzfűrész üzemét legközelebb teljesen beszüntetik.

Újlaki Hirschler és fia cég gőzfűrészre Lenti községben (Rédics), évente vagy 4.000 q deszkát fűrészrel s azt Kotor-Alsó-Domboru állomásra adja fel.

Eszterházy hg. Curia nevű erdőbirtokán (Csömödér) Klein J. A. budapesti cég gőzfűrészre állított, mely bükk és tölgyfűrészárut fog gyártani. A gyártmányok piacza Bécs és Budapest. E gőzfűrész előreláthatólag 2—3 évig fog dolgozni.<sup>23</sup>

Jól jelzi a megyezékhely fejletlenségét, hogy egy ipari létesítményt tudtak rögzíteni a századfordulón:

„Rabmunkát a zala-egerszegi fogházban üznek a balatonmellemi csemegeszőlő csomagolására szolgáló kosarakat állítván elő, e czikkből évente 50 q mennyiséget adnak fel Tapolcza, Keszthely és Kőszeg állomásokra.”<sup>24</sup>

A vicinális menti kereskedelemről összegezve írja a forrás:

„Alsó-Lendván s Zala-Egerszegben, mely helyek a környéken fekvő községekre nézve kereskedelmi központot képeznek, még a kereskedelmi árukkal, fogyasztási, háztartási és ruházati cikkekkkel való üzérkedésben találunk némi élénkséget...

...a lókereskedők főleg az alsó-lendvai, muraszterdahelyi és csáktornyai vásárokon fejtik ki tevékenységüket.”<sup>25</sup>

Összegezve: a megnyitott vasút az aprófalvas, szántóföldi kultúrák természetére kevésbé, erdőgazdálkodásra és a déli részen szőlőművelésre alkalmas tájon haladt. A táji adottságokhoz igazodó áruforgalmat bonyolítottak le a szerelvények, de – néhány fafeldolgozó üzemet leszámítva – nagy beruházás nem telepedett ide. A vasút a már meglévő gazdasági helyzetet stabilizálta, de alapvető változások nem történtek hatására.

## 7. Alsólendva vasútállomás áruforgalma és vonzaskörzete 1895-ben

Az évek óta működő vasút hatásáról és a kisváros körül kialakult vonzaskörzetről ad kiváló összeggést a századfordulón felvett adatsor.<sup>26</sup>

---

23 Uo.: 403. p.

24 Uo.

25 Uo.

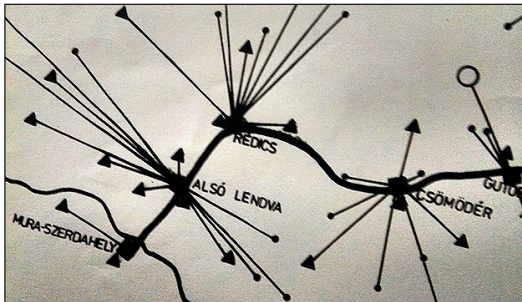
26 Uo. 417–418. p.

1. Mivel a forgalmat ezen a vidéken is elsősorban a nagyüzemek generálták, érdemes kiemelni az országosan is jelentősnek számító nagybirtokkal rendelkező családokat:

- Eszterházy Miklós herceg – 3292 kat. h. alsólendvai, gyertyánosi, hosszúfalui, kapczai és pinczei
- Simon báró örökösei – 1827 kat. h. belátinczi, cserencsóczi, gumiliczai
- Szapáry Géza gróf – 1395 kat. h. muraszombati birtokai.

2. Az alábbi településekről a vasútállomásra hordták az áruikat, illetve ide érkeztek a megrendelt cikkek, s így alakult ki Alsólendva vonzaskörzete (13. ábra):

„Alsó-Lendva ...	1'5
Belátincz... ..	21'0
Cserencsócz ...	15'0
Dobri... ..	12'0
Gumilicza ...	13'0
Gyertyános ...	4'0
Hosszúfalu ...	2'0
Kapcza ... ..	6'2
Kerka-Szt.Miklós	13'0
Lovászi ... ..	14'0
Muraszombat	29'1
Pincze ... ..	6'8
Thurnische	13'6"



13. ábra  
Alsólendva  
vasútállomási  
vonzaskörzete  
1895<sup>27</sup>

Az összegzett áruforgalom adatai szerint legnagyobb tételként állatokat adtak föl szállításra, illetve cukorrépat és faárut:

27 A szerző saját szerkesztése

## Alsólendva vasútállomás teheráruforgalma

belföldre föladott	Ausztriába föladott	vámhatáron kívülrre föladott		érkezett
2 190 állat	3 020 állat	1 500 állat	6 710 állat	
16 tétel	13 tétel	1 tétel		
26 632 q	15 330 q		41 961 q	62 540 q

Legnagyobb tételek			
Cukorrépa (10 000 q)	Gömbfa (9 800 q)	Juh (1 500 db)	Terméskő (16 000 q)
Dongafa (5 600 q)	Zab (1 500 q)		Kőolaj (7 500 q)
Talpfa (4 400 q)	Repcse (1 550 q)		Fa (6 300 q)
	Árpa (1 300 q)		Vasáru (3 850 q)

### 14. ábra A belföldre, Ausztriába és vámhatáron kívülre feladott legnagyobb tételű teherárúk

A belföldre útnak indított 570 sovány szarvasmarha Pápára került, míg az 1670 sovány sertést Győrbe és Kőbányára vitték a szerelvények hizlalni. Nagy tételben adtak fel Monarchián belülre is szarvasmarhát (300 darab), sovány sertést (1690 darab), melyeket Csehországban és Fürstenfeldben hizlaltak tovább. Hízott juhokat és bárányokat (660 darab) Bécsbe és Párizsba (1500 darab) szállított a vasút az állomásról. A környékről a tyúkászok által szekereken összeszedett élő baromfit (370 q) csak a Monarchián belülrre küldték Bécs és Hetzendorf fogyasztóihoz. Az innen útnak indított 25 ló a csáktornyai és vasardi vásárokra került, ahol legtöbbször olasz kereskedők vették meg. Az állati termékek közül a gyapjút az uradalmak adták föl (60 q) budapesti célállomással. Ezzel szemben az igen nagy darabszámot jelző 510 mázsa tojást az osztrák Hetzendorfra és Pöllschachba küldték a falujáró tyúkászok.

A cukorrépa termesztésére az uradalmak álltak rá, s az állomási körzetből feladott 10 000 q az Eszterháza-Fertőszentmiklóson és a Sárváron működő gyárba került feldolgozásra. A szántóföldi termelésből belföldre küldött búza (447 q) Győr, Sopron és Pápa malmaiban került őrlésre, míg 100 mázsát Bécsben

---

használtak föl. A nagy mennyiségnek számító (1 300 q) árpát és zabot (1 600q) szintén az osztrák fővárosba vitték a teherkocsik, bár az utóbbiból 50 q belföldre (Szombathelyre) is került. A korban újdonságnak számító, az uradalmakban termett repce nagyobb részét (1 550 q) Bécsbe, egy kis hányadát (100 q) belföldi, míg a 80 q lenmagot osztrák felhasználókhoz vitte a vasút.

A nagy kiterjedésű erdőkből kitermelt dongafa Alsólendváról belföldre (5 600q), a talpfa (4 400 q) Csáktornya és Nagykanizsa vasúti csomópontra, a 9 800 q gömbfa Ausztriába került.

A liszt (180 q), a sör (350 hl), a só (50 q) és az egyéb vegyesárúk (30 q) az alsólendvai kereskedők elosztó szerepét mutatják, mivel a környékbeli fogyasztókhoz küldték vonattal.

A ritka árucikkeknek számító sást Budapestre és Zágrábba (20 q) és ugyanennyit Bécsbe indítottak útnak Alsólendváról.

Összegezve a feladott árukat jól látszik, hogy 16 tétel belföldre (26 632 q) és 13 tétel (15 330 q) a Monarchia fogyasztóihoz került. Vámhatáron túlra innen csak a Párizsba vitt juhokat szállította vasút.

A vasútállomásra 19 tételben 62 540 mázsa áru érkezett. Legnagyobb tételt az Eötvösön, Türrén és Sümegen feladott kő (16 000 q) jelentette, amely a városiasodás nagy házépítési szakaszában lévő Alsólendva kőműveseihez érkezett, illetve az utcák kövezését szolgálta. A Pettauban és Sümegen feladott mész (1 700 q), valamint a Marburgban, Varasdon vagonba rakott fa szintén nagy építkezéseket jelez.

A Salgótarjánból és a sziléziai Kawrinból érkezett szén viszonylag kis mennyisége (500 q) jelzi, hogy nem a háztartásokban, hanem a gőzgépek működtetésében használták föl. Ugyancsak a mezőgazdasági gépekhez érkezett a sokkal nagyobb tételű kőolaj a fumei és trieszti finomítóból (7 500 q), illetve a zsiradék Székesfehérvárról és Budapestről (280 q).

A vasáru nagy mennyisége (3 850 q) és a feladói helyek (Pettau, Grác, Bécs, Varasd, Budapest) házi felhasználásra, illetve elosztói központra utalnak. Szintén a körzeti szerepkört és a polgárosodás megindulását jelzi a Pettau, Grác, Kőbánya állomásokon feladott sör (940 hl), a Bécsből, Triesztből érkezett 130 q fűszeráru, a 10 900 q liszt Marburgból, Gráczból, a magyar fővárosból, Varasdról, Győrből. Cukor (1 100) q a két fővárosból és Szerencsről a háztartásokban megjelent polgári igényeket mutatja csakúgy, mint a Nagykanizsáról és Budapestről küldött dohány is (360 q).

---

Bár termett szőlő, és készítettek bort Alsólendván, de részben a filoxéra-vész miatt kipusztult szőlők hiányából fakadó, részben a választékbővítést segítő borok (2 440 hl) Nagykanizsa, Budapest, Varasd, Fiume, Pécs termelőitől érkeztek vasúton. A szeszt (1 770 hl) a két fővárosból, Székesfehérvárról és Győrből hozták a vasúti kocsik, s ugyancsak ezekből a városokból, valamint Gráczból, Nagykanizsáról érkezett részlegesen feldolgozva bőr.

A két főváros agyag- és cserépszállítmányai (200 q) mellett ugyaninnen és Győrből hoztak gépeket (1 400 q) a vasúti kocsik, továbbá Gráczból kézműáru (1 400 q).

Összegezve az érkezett vasúti áruforgalmat elmondható, hogy Alsólendvára a polgárosodás megindulását és az ellátási központ funkciónak erősítését jelző beszállítások történtek.

## 8. Összegzés

Az Ukk-Csáktornya helyi érdekű vasút hosszú előkészületek után épült meg és működött. Bár Zalaegerszeg sürgette és támogatta legjobban a kiépítést, de annak meglétéből a megye települései is előnyhöz jutottak.

Egyfelől olyan gazdálkodási egységek és települések kerültek be az országos gazdasági vérkeringésbe, melyek a vasút előtt nem, vagy alig rendelkeztek közvetlen szomszédságukon túl kapcsolatokkal. A vasút nyújtotta új lehetőséget kihasználva addig nem vagy alig piacra vitt áruk kerültek eladásra. A gazdaságok forgalmának és a lakosság bevételeinek növekedése együtt járt az adott birtokosok, családok, közösségek adóképessegeinek fokozódásával, s így Alsólendva jobb anyagi helyzetével.

Másfelől a vasút segítségével megérkezett áruk ismerete jelzi, hogy megindult a településen a polgárosodás, az életmódváltás. A korábban is meglévő körzeti központ szerepkörét Alsólendva növelni tudta, Zala megye legfontosabb járási székhelyeinek sorába emelkedett. Joggal állapítja meg a szakirodalom, hogy Alsólendva a megyében a teljes jogkörű és minden területen (igazságszolgáltatás, telekkönyv, közjegyző, mérleghitelesítés, iskolai és orvosi, gazdasági) teljes ellátás biztosítani tudó három járási székhely egyike volt.<sup>28</sup> A helyi érdekű vasút a település funkcióit erősítette, kistérségi szerepkörét növelte.

---

28 Mohos Mária: A Rábától a Muráig. Szombathely, 2008.

---

## Irodalom:

- Edvi Illés Sándor: A magyar királyi államvasutak és az üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. Budapest, 1896. I–II. kötet.
- Frisnyák Zsuzsa: Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút–ember–tér kapcsolatok ELTE BTK, Doktori értekezés.
- Magyar vasúttörténet 1. Főszerkesztő: Dr. Kovács László. Budapest, 1995.
- Majdán János: Helyi érdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon. Budapest, 1996.
- Majdán János: A közlekedés története Magyarországon. Pécs, 2014.
- Majdán János: A vasutak közzetszervező hatása az Alföldön. In.: Az Alföld történeti földrajza (Pótfüzet). Frisnyák Sándor (szerk.). Nyíregyháza, 2000. 30–46. p.
- Majdán János: Az erdélyi vasútállomások vonzaskörzete. In.: A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. Csíkszereda, 2001. 173–186. p.
- Mohos Mária: A Rábától a Muráig. Szombathely, 2008.
- Söptei Imre: A dunántúli vasútkirály: Szájbely Gyula. Múlt-kor magazin 2012. III. 11.
- Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen I–II–III. Főszerkesztő: Dr. Kövér István. Szombathely, 1995.
- Zalamegye, 1890. X. 19.
- „1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról”. net.jogtar.hu.
1888. évi IV. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről. net.jogtar.hu, ezer év törvényei.
1889. évi XXXV. törvénycikk a Csáktornytól Zalaszentivánon át Ukkig vezetendő helyi érdekű vasut engedélyezésére vonatkozó felhatalmazás tárgyában. net.jogtar.hu.
- „A csáktornya-zalaszentiván-ukk helyi érdekű gőzüzemű vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek”. Magyarországi Rendeleték Tára, 1889. 1713–1731. p.



---

Göncz László

## Vasút-tervek a Muravidéken 1919-ben

A mai Muravidék területét az első világháború előtti időszakban két vasútvonal érintette. Az egyik a korábban megépített – akkoriban jelentősebb – Alsólendvát kapcsolta be a tágabb térség vasúti vérkeringésbe. Ez volt az Ukk – Zalaegerszeg – Lenti – Alsólendva – Csáktornya közötti vasút, amely – ahogy a város millenniumi emlékkönyvében fogalmazott Pataky Kálmán szerkesztő: „Alsólendvát összekötötte a világgal”.<sup>1</sup> A másik vasútvonal (Zalalövő – Órihodos – Muraszombat) 1907-ben Muraszombatot, azaz Vas megye délnyugati részét is bekapcsolta a Vas megyei és az országos forgalomba.

Az Osztrák-Magyar Monarchia intenzív gazdasági fejlődése, amelynek hatása a Mura mentén is jelentős volt, megkövetelte, hogy a kisebb tájegységeken belül is jöjjenek létre vasúti összeköttetések. A Mura mente, illetve a Mura völgye, ahogy akkoriban gyakrabban emlegették, egészének intenzívebb bekapcsolása a vasúti forgalomba, valamint a kisrégió belüli vasút megépítése úgyszintén hamar, már a „muraszombati vasút” megépítésekor fölvetődött. Amikor 1919 márciusában Kolbenschlag Béla zalai alispán nyilatkozott a Muraszombat és Alsólendva, illetve Nagykanizsa között ténylegesen megkezdődő vasútépítési munkálatokról, a Mura völgye vasúti tervének tíz éves „történelméről” beszélt.<sup>2</sup> Sőt az egy-két esztendővel több is volt, mivel a Polytechnikai Szemle közleménye szerint a Nagykanizsa-Alsólendva vasút közigazgatási bejárását 1909. február 18-án tartották meg, amit nyilván több szakmai döntés és operatív teendő előzött meg.<sup>3</sup> Ebből arra következtetünk, hogy a tervezése, valamint a különböző egyeztetések már 1909 előtt megkezdődtek. A tervezett vasútépítés mérnöki tervét egyébként 1911-ben fogadták el.<sup>4</sup>

---

1 Alsó-Lendva nagyközség millenniumi emlékkönyve. Szerkesztették: Fűss Nándor és Pataky Kálmán. Nagykanizsa, 1898. 12. p.

2 Az alsólendvai vasút. *Zala* (napilap), 1919. március 1. 2. p., Alsólendvai Híradó (hetilap), 1919. március 9. 2. p.

3 *Polytechnikai Szemle* (szakmai folyóirat), 13. évfolyam 6. szám, 1919. február 25. 43. p.

4 A muravölgyi vasút. *Muraszombat és Vidéke* (hetilap). 1919. április 6. 2. p.

---

A Mura mentén tervezett vasút a tágabb térség, az egykori Zala és Vas megyék nyugati, részben szlovénok és horvátok lakta vidékének az összekapcsolását jelentette volna, hiszen az elképzelt szakaszt a következőképpen tervezték: Nagykanizsa – Letenye – Alsólendva – Muraszombat – Regede (Radgona, Radkersburg). Az említett vasútvonal tervezését Nagykanizsa városa kezdetől fontos beruházásnak tekintette, mivel a legnagyobb dél-zalai város növelni szeretne volna a befolyását a térségben. A Nagykanizsán megjelenő Zala c. napilap 1919. március 1-jei száma erről a következőképpen írt: „Nagykanizsának a múltban igen nagy szüksége volt erre a vicinálisra, amely a város piacát nagyon fellendítette volna. A jelenben pedig, amikor a Muraköz sorsa legalábbis kétséges, szinte létföltétel, hogy az elvesztett muraközi községek helyett más vidék kapcsolódjon be a város kereskedelmi forgalmába. Erre pedig a Letenye–Alsólendva–Muraszombat vonal mentén fekvő községek lennének a legalkalmasabbak. Nekik is elsőrendű érdekük, s ma már hátrózott kívánságuk, hogy minél előbb egy fejlődő, élénk kereskedelmi várossal kerüljenek kontaktusba”.<sup>5</sup>

Hogy utána miért nem történtek konkrét lépések, azaz miért nem indult meg az építkezés, az részben a projekthez szükséges pénzkeret megteremtése terén jelentkező gondok számlájára írható. Azt például 1913-ban országos napilapok is felrőtták, hogy a 300 ezer hold területtel rendelkező Esterházy hitbizomány nem támogatta a beruházást.<sup>6</sup> Feltehetően az is gondot jelentett, hogy a Kanizsa-centrikus szervezés keretében sem alakult minden az elvárásoknak megfelelően. Később pedig az első világháború kirobbanása négy esztendőre teljesen megbénította a kezdeményezést. Az okokról a már említett Kolbenschlag Béla zalai alispán a következőket állította: „*Annak idején a megye kilométerenként 6000, a város pedig 8000 korona hozzájárulást ajánlott fel. Ugyanakkor egyéb érdekeltségek is felajánlották hozzájárulásukat, úgy hogy a hiány mindössze egy millió korona körül járt. Annak idején az építkezésre elsőbbségi jogot is kapott egy építkezési vállalkozó. Hogy a terv csak terv maradt, ennek nagyrészt Nagykanizsa város hanyagsága az oka, mert nem lépett fel kellő eréllyel és kitartással a kormánnyal szemben. Az alsólendvai vasút felépítése az akkori tervek szerint körülbelül 6*

---

5 Az alsólendvai vasút. *Zala* (napilap), 1919. március 1. 2. p., Alsólendvai Híradó (hetilap), 1919. március 9. 2. p.

6 „Hitbizományi érdekek”. *Világ* (napilap). 1913. szeptember 26. 18. p.

---

*millió koronába került volna. Ez az összeg ma legalább is még egyszer akkorára rúgna. A szükséges tőkét részben a megye, a város és az állam adná, de emellett tekintélyes összeget kellene összeadni az érdekeltségnek is, amely tőkét főleg Nagykanizsán és Letenyén, esetleg Muraszombatban kellene összehozni.”*<sup>7</sup> Magyarázat: A 6 millió korona költséget 1909-re kell érteni. Az viszont nem egyértelmű, hogy az egyébként szerény 8.000 koronát Alsólendván vagy Nagykanizsán gyűjtötték-e össze. Lényeges információ azonban, hogy 1919-ben a beruházás költségét már több mint 12 millió koronára becsülte az alispán, akinek jócskán volt ismerete a hasonló jellegű beruházások nagyságrendjéről.

Az első világháború befejezése után gyökeresen megváltozott a társadalmi és a politikai légkör a tágabb Mura menti térségben (is), azonban az ún. alsólendvai vagy muravölgyi vasút terve időközben sem veszett el a térség fejlesztésével foglalkozók látóköréből (beleértve a háborús éveket is), ezért 1918 végétől ismét visszatértek rá. A körülmények azonban időközben igencsak megváltoztak! Kitérőként szükséges ismertetni, hogy 1918 karácsonykor a főképpen horvát érdekeltségű délszláv katonai alakulatok megszállták a Muraközt, majd másnap a mai Muravidék területére is behatoltak, és egészen Muraszombatig nyomultak előre. A katonai akció ellentétes volt az 1918. november 13-án született belgrádi egyezményvel, amely ebben a régióban az ideiglenes határvonalat, az ún. demarkációs vonalat a Dráva folyóra helyezte, azonban – a korabeli kaotikus hangulat örvényében – a nagyhatalmak az eseménnyel nem foglalkoztak. Ezért a Muraköz, melynek megszerzése már régóta szerepelt a horvát politikai elit tervei között (Zágrábban tudtak a Kvaternik-vezette katonai alakulatok előrenyomulásáról), 1918 decembere végétől folyamatosan a Szerb–Horvát–Szlovén Királyság részét alkotta. A magyar kormány ugyan hivatalosan tiltakozott az említett esemény miatt, valójában azonban tudomásul vette, hogy az abszolút többségében horvátajkú, és elége horvát érzelmű terület az új délszláv állam része lett.<sup>8</sup> Más volt azonban a helyzet a Muravidék esetében! A Jurišić százados vezette katonai akció a Mura bal oldalára, a Muravidék területére azonban senkivel nem volt egyeztetve, ezért azt a szlovén hivatalos és

---

<sup>7</sup> Az alsólendvai vasút. *Zala* (napilap), 1919. március 1. 2. p.

<sup>8</sup> Göncz László: A muravidéki szlovének és a Mura mente helyzete 1918 őszétől a Tanácsköztársaság létrejöttéig. In: *Századok*. A Magyar Történelmi Társulat folyóirata. 154. évf., 4. szám. 2020. (725–772) 726–243.

---

katonai körök (többek között Maister tábornok, Matija Slavič) is – egyrészt – elhamarkodottnak minősítették, másrészt többen károsnak tekintették azt. Alsólendva, Belatinc, Muraszombat és a többi, közvetlen Mura menti település megszállása csak egy hétig tartott (az ún. muraszombati csata után, ami 1919. január 3-án volt, ismét a magyar fennhatóság érvényesült). A következő napok tárgyalásai révén azonban a demarkációs vonal, azaz az ideiglenes határ – bilaterális alapon – a Dráváról a Mura folyóra helyeződött át.<sup>9</sup> Az ún. alsólendvai vasút tervéhez ennek azért volt köze, mert akkortól még fontosabbá vált a Muravidék Nagykanizsa szempontjából, ezért az új vasútvonal megépítésének a felélesztése új lendületet vett.

A tervet az érdekelt alsólendvai és a muraszombati körök, valamint a hatósági szervek és más politikai tényezők, pld. a muraszombati Sömen Lajos vezette szociáldemokrata párt vezetősége úgyszintén erőteljesen szorgalmazták. Az illetékes kormánybiztosnak címzett 1919. február 16-ai levelükben határozottan követelték, hogy „az Alsólendva-Radkersburg közötti vasút mielőbb épüljön meg!”<sup>10</sup> A tárgyalt vasút-terv megvalósításának külön lendületet adott, hogy az ún. Károlyi-érában a magyar kormány komolyabb odafigyelést tanúsított a Mura menti szlovénok iránt, és a tájegység Obál Béla személyében kormánybiztosot kapott. A vashidegkúti (cankovai) származású Obált, aki addig az eperjesi teológiai és jogi akadémia tanára volt, 1919 januárjában Vas vármegye főispánjának is kinevezték. Obál – azon túl, hogy a szlovén nemzeti alapú autonómia létrehozása érdekében, valamint a határvédelem megerősítéséért és a vidék közellátásáért nagyon sokat fáradozott – a Mura-völgyi vasút létrejöttének úgyszintén nagy támogatója és szorgalmazója volt. A szociáldemokrata párt 1919. március 5-ei muraszombati gyűlésén arról számolt be, hogy közbenjárására a kormány az ún. ötmilliárdos állammunkálatok sorába felvette a Muraszombat és Alsólendva közötti vasút kiépítését.<sup>11</sup> Obál politikai hatalma szükséges volt ahhoz, hogy az említett vasúti terv tényleg elindult a megvalósítás útján. Hogy végül nem fejeződött be, arról

---

9 U.o. 749–750.

10 Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára. K 26 – Miniszterelnöki iratok. 1919 – XXII – 1429. A muraszombati szociáldemokrata párt 1919. február 16-ai levele Obál Béla kormánybiztosnak.

11 A szociáldemokrata párt gyűlése. *Muraszombat és Vidéke* (hetilap). 1919. március 9. 2. p.

---

nem ő tehetett, annak oka a magyar belpolitika és a térségre vonatkozó nagyhatalmi döntések következményeiben keresendő.

A beruházás komoly kihívásnak számított. A zalai alispán, Kolbenschlag Béla nyilvánosan hangoztatott kételyei ellenére erőteljesen támogatta a vasútvonal megépítését, amit ő akkor – tekintettel a magyar állam bizonytalan helyzetére 1919 elején, és azon belül Zala megye biztonságára – a határvédelem szempontjából is fontosnak minősített. Február végén kifejtette, hogy „a határvédő csapatok nagyrészt a nagykanizsai ezredhez tartoznak és ezeknek Muraszombatba való szállítása csak Zalaegerszegen át történhetik.” Szerinte a szállítási gondok miatt akkor különösképpen érezhető volt a Nagykanizsát Alsólendvával és Muraszombattal összekötő vasút hiánya. Az akkori katasztrófális szociális helyzet és a munkanélküliség elleni küzdelem szempontjából Kolbenschlag szerint úgyszintén időszerű volt a tárgyalt vasútvonal építési munkálatainak a megkezdése. A korabeli helyzetet az alispán a következőképpen illusztrálta: „... a megyében az egész vonalon állnak a munkáskezek. Ezeknek a foglalkoztatására kellene a vasútépítés, mint elsőrendű munkaalkalom. Ennél a munkánál az anyaghiány sem okoz semmi nehézséget, mert mindenekelőtt a földmunkát lehetne elvégezni, amihez pedig jóformán semmiféle anyag sem kell.” Mint a megye első számú operatív vezetője, a már korábban említett nagykanizsai igény, valamint a Muraköz jugoszláv megszállása szempontjából is találoán értékelte az akkori helyzetet. Kifejtette, hogy „a Muraköz elvesztése esetén – amivel pedig a lakosság akaratára ellenére is számolnunk kell – Kanizsa jóformán piac nélkül maradna. A muraszombatiaknak pedig szintén nagy vágyuk, hogy Kanizsával élénkebb összeköttetésbe kerüljenek, s igen szívesen támogatnák a Nagykanizsa-Alsólendva- Muraszombat közötti vasúti összeköttetés tervét.<sup>12</sup>

A szükséges pénz megteremtése, ami azonban mégsem rúgott egészen annyira, mint azt Kolbenschlag előirányozta (legalábbis az elsődleges költségvetési terv szerint), nem volt könnyű feladat. Obál Béla kormánybiztos aktív szerepe nélkül aligha lehetett volna összekaparni. A kormánybiztos-főispánnak azonban sikerült 1919 tavaszán kieszközölni a támogatást, és Rakicsánnál tényleg elindult az operatív vasútépítési munka. A *Muraszombat és Vidéke* c. hetilap 1919. április 6-ai számában Stern Hugó muraszombati mérnök örömmel ismertette a fejle-

---

12 Az alsólendvai vasút. *Zala* (napilap), 1919. március 1. 2. p.

---

ményeket. Egyebek mellett a következőkre utalt: „A pénzügyi érdekelttség megteremtését, összehozását a konkrét esetben a vendvidéki népbiztosság vállalta magára fényes eredménnyel. Az övé a kizárólagos érdem, hogy ezen ránk nézve annyira fontos vasúti vonal az ötmilliárdos állami közmunka-hitel terhére valósul meg.” Stern cikkéből kiderül, hogy az országos munkaügyi tanács vasútépítési hivatala megbízásából Muraszombatba érkezett Blau Arnold okleveles mérnök, négy másik mellé beosztott mérnökkel. Az volt a küldetésük, hogy a nehéz körülményektől függetlenül, beleértve az építőanyag beszerzésre vonatkozó gondokat is, az építést azonnal kezdjék meg, s azt a befejezésig megszakítás nélkül folytassák. A Muraszombat és Alsólendva közötti szakasz a tervek szerint a Nagykanizsa – Radkersburg, azaz Radgona vasútvonal középső részét képezte.<sup>13</sup>

Az 1919. április elején a Rakicsánál épülni kezdő vasútvonal fontosabb karakterisztikái, állomásai stb. a muraszombati hetilap idézett cikke alapján a következőképpen foglalhatók össze: Az Alsólendva-muraszombati vasutat mint szabványos nyomtávolságú helyi érdekű vasutat a Csáktornya-Celldömölk vonal Hosszúfalu állomásától tervezték építeni Muraszombatig. Alsólendvától Hosszúfaluig 3 km hosszban a forgalmi jog alapján a Csáktornya-Celldömölk pályát használták volna föl. Alsólendva és Muraszombat között 3 állomást terveztek: Lendvától 9,5 km-re, Radamos mellett az elsőt, 15 km-nél, azaz Tornisán (Bántornya, Turnišče) a másodikat és 21 km-nél, Belatincnál a harmadikat, ahol teljes rakodóállomás épült volna. Az építést 1919. április elején Rakicsánál ténylegesen megkezdték. Azért ott indultak a munkálatok, és kihagyták a Rakicsán-Muraszombat közötti rövid szakaszt, mert a muraszombati pályaudvar végleges helyszíne akkor még bizonytalan volt. Stren mérnök ezt a következőképpen indokolta: *„Az építés Battyánfalván (Rakicsán) kezdetét vette, s halad Alsólendva felé, egyelőre – igen helyesen – függőben hagyja a battyánfalva-muraszombati kis szakaszt mindaddig, míg Muraszombaton a pályaudvar végleges elhelyezésének kérdése, valamint az abba való mikénti befutás kérdései megoldást nem nyernek. Sőt amennyiben a pályaudvar a régi, absolute rosszul kiválasztott helyén maradna is, két alternatíva marad a ki- és befutást illetőleg: vagy délnek fordulna egy merész ívvel, vagy északnak, s úgy Battyánfalva felé. Amennyiben rólunk nélkülünk döntés*

---

13 A muravölgyi vasút. *Muraszombat és Vidéke* (hetilap). 1919. április 6. 2. p.

---

*nem történik, úgy Muraszombaton mindenki, a közügyek, s a közgazdasági élet élén álló tényezők kivétel nélkül a pályaudvar áthelyezése mellett foglalnak állást, s az új helyére vonatkozólag sincsenek véleményeltérések. A pályaudvarnak helye csak a Fő utca folytatásában, a Templom utcával párhuzamos második dűlőben lehet, s a hozzájáró útja a Fő utcáról dr. Pintér Miklós ügyvéd háza mellett nyitandó új utcán át tervezhető. Ez az egyedi hely, melyet Muraszombat fejlődésének s terjeszkedésének lehetősége pályaudvarnak predesztinál, s melyet még aktuálisabbá tesz ma vagy holnap a majdan folytatólagosan kiépülő országhatár felé való vonal. A meglévő pályaudvar magas építményei ez esetben fűtőházi, pályafenntartási, gépápolási s műhelyi személyzet részére volna felhasználandó, míg az új helyen egy modern, tisztviselő-lakásokkal egybekapcsoló teljes pályaudvar volna építendő.”<sup>14</sup>*

A következő hónapok nem kedveztek a megkezdett vasútvonal megépítésének, a jugoszláv időszakban pedig ennek a szakasznak a kiépítését nem folytatták. A párizsi békekonferencia Legfelsőbb Tanácsa július 9-ei döntése értelmében a Muravidék a Szerb-Horvát-Szlovén Királyságnak volt odaítélve. Az említett testület augusztus 1-jei döntése alapján a jugoszláv hadsereg augusztus 12-én elfoglalta a Muravidéket.<sup>15</sup> A két létező vasútvonal a demarkációs vonalnál, azaz az ideiglenes határnál néhány nappal később megszakadt. A szlovén falvak bérmunkásai már a Somogyban és Baranyában keservesen megszolgált gabonájukat sem tudták zökkenőmentesen hazaszállítani.

Az új jugoszláv hatalom számára egyértelmű volt, hogy a Muravidék közlekedési viszonyain a lehető legrövidebb időn belül változtatni kell, ami azonban korántsem volt könnyű feladat. A régió gyakorlatilag be volt zárva minden oldalról, különösképpen a többi szlovén régió irányában. Az új állam felé a Mura folyó jelentette a nagy fizikai akadályt. A közlekedés szempontjából az ún. szerdahelyi híd már a horvátokhoz tartozó Muraköz irányába vezetett, a radgonai híd pedig e város jelentős részének Ausztriához csatolása miatt nem jött számításba. Ezért már 1919 szeptemberében, a jugoszláv megszállás után fontos szerepet betöltő katonai parancsnokok (Smiljanić tábornok és Uzorinac alezredes) is felhívták a jugoszláv és a

---

<sup>14</sup> U.o.

<sup>15</sup> Göncz László: Impériumváltás a Mura mentén. In: *Hitel*. (folyóirat) XXXIII. évfolyam 6. szám, 2020 júniusa. Budapest, 2020. 31–46. p.



---

tartományi vezetők, valamint a vasúti társaság figyelmét e problémára.<sup>16</sup>

Végezetül csupán egy fontos levélre utalunk, amely a lehetséges muravidéki vasúti megoldásokra vonatkozott. A levelet a délszláv állam vasúti társaságának szlovén tartományi igazgatósága intézte 1919. október 11-ei dátummal a szlovén tartományi kormány elnökségéhez, amelyben a szakemberek által elvégzett muravidéki helyszíni szemle alapján muravidéki vasútfejlesztési lehetőségekről fejtették ki a véleményüket.<sup>17</sup> A szakemberek szerint az ún. muravölgyi vagy alsólendvai vasút Murszombat és Alsólendva közötti szakasza akár meg is épülhetett volna. Murszombatnak a jugoszláv vasúti forgalomba történő bekapcsolását illetően ugyanis három lehetséges megoldást javasoltak megfontolásra. Az egyik lehetőség az volt, hogy egy Radány (Radenci) közelében épített hídon át kellene csatlakozni a Radgona –Ljutomer vasútvonalra, ami 12 km vasút kiépítését jelentette volna. A másik javaslat szerint a híd Belatinc körzetében épült volna fel, a vasútszakasz ott 20 km hosszú lett volna. A harmadik változat pedig Murszombat és Alsólendva összekapcsolására vonatkozott, mintegy 30 km hosszúságban, amely követte, pontosabban folytathatta volna a tavasszal megkezdett „magyar” terv megvalósítását.

A Radányon keresztüli lehetőségről az volt a szakmai csoport véleménye, hogy ugyan a legrövidebb, azonban a Murán átvezető híd megépítése azon a szakaszon rendkívül igényes építkezés (egyrészt számos bizonytalansággal járt volna, másrészt nagyon költséges volt), és ott – megállapításuk szerint – a Mura szabályozásának meg kellett volna előzni a hídépítést. Emellett a Muravidék középső és alsó részei, főképpen a mezőgazdasági szempontból termőbb vidék távolra esett volna a vasúttól. Ezért ezt a változatot csak végső esetben javasolták, ha más megoldás nem adódna. A második változatot, amely Belatinc körzetében szelte volna át a Mura folyót, a szakmai csoport az előbbinél jobb megoldásnak értékelte. A folyó szabályozása, valamint a hídépítés nehézségei ott is jelentkeztek, azonban a tájegység legjobban termő vidékének a települései közvetlenül

---

16 Arhiv Republike Slovenije. Predsedstvo deželne Vlade za Slovenijo. (a továbbiakban: AS-60) Prekmurje IV–V. 31. doboz. 11073. Smiljanič tábournok 1919. szeptember 16-ai levele a tartományi kormány elnökségének.

17 AS-60. Prekmurje IV–V. 31. doboz. 11935. A »jugoszláv« vasutak ljubljanoi igazgatósága 1919. október 11-ei levele a tartományi kormány elnökségének.

---

gravitáltak arra a helyszínre. A vasúttársaság szlovéniai főigazgatósága a Muraszombat – Alsólendva közötti szakasz megépítését favorizálta. Megjegyezték, hogy műszaki tekintetben a legkevésbé lett volna igényes, és mivel e szakasznak a „magyar érában” már voltak előzményei, ezt tartották a három változat közül a legjobb megoldásnak. Szerintük a Muraszombat – Alsólendva – Csáktornya – Varasd vonal létjogosultsága nagyobb volt a Muraszombat – Ljutomer – Varasd változatnál. Előnyére írták, hogy a Muravidéket teljes hosszában megnyitná, és a nagyobb települések közelében haladna el. Továbbá olcsóbbnak értékelték, mint amennyibe, a Murahíd költségei miatt, a Muraszombat – Belatinc – Ljutomer vonal került volna. A „lendvai” szakasz ára – az említett szakmai vélemény szerint – az első világháború előtt 2,5 millió koronába került volna, 1919 októberében pedig, a pénz vásárlóértékének megváltozása (és átértékelése) miatt, 20 millió koronába. Mindent összevetve a szakmai intézmény a Muraszombat – Belatinc – Alsólendva vasútvonal megépítését javasolta.

A levél folytatásában megjegyezték, hogy a javasolt, Alsólendva mellett elhaladó vasútvonal a Muravidéket sokkal inkább Varasd vonzáskörzetébe terelné, mint a szlovén régiók felé. A későbbiek során ennek a szempontnak nyilván fontos szerepe volt. Az Alsólendva és Muraszombat közötti vasútvonal lekerült a napirendről, ugyanis később a „középső”, a Belatinc közelébe húzódó szakasz részesült előnyben. A két legjelentősebb muravidéki település még száz esztendő elmúltával sincs egymással összekötve, Alsólendva a szlovén vasúti hálózatra sincs „rákapcsolva”. Érdemben csupán a Božidar Sever alapította északmuravidéki „polgármesterek szövetsége” alakuló ülésén tettek említést 1920 nyarán a két város vasúti összekötéséről. Akkor azt javasolták, hogy a „jobb időkig” a községek közti út „postaút” mentén építsenek kisnyomvonalú vasutat Alsólendvától Muraszombatig. Persze abból se lett semmi...

## **Proga Murska Sobota–Ljutomer–Ormož: prometna priključitev Prekmurja h Kraljevini SHS**

### **Uvod**

Ko so 12. avgusta 1919 vojaške enote Kraljevine SHS zasedle Prekmurje se je začel proces vključitve Prekmurja v sistem nove države. Med številnimi preprekami, ki so ta proces oteževale, je bila tudi slaba prometna povezanost Prekmurja s Kraljevino SHS. Z izjemo brodov na reki Muri je imelo Prekmurje prometne zveze s Kraljevino SHS le prek cestnih in železniških mostov v Radgoni in Murskemu Središču, se pravi na skrajnih robovih pokrajine. Poseben problem s prometnega stališča je predstavljalo tudi dejstvo, da zahodni in osrednji del Prekmurja nista imela neposredne železniške povezave s Kraljevino SHS.<sup>1</sup>

V Prekmurju sta ob priključitvi h Kraljevini SHS obstajali dve železniški progi oz. bolje povedano kraka dveh železniških prog. Prvi je bil krak med Dolnjo Lendavo in Murskim Središčem, ki je bil del leta 1890 izgrajene proge Ukk–Čakovec. S tem krakom železniške proge sta Dolnja Lendava in jugovzhodno Prekmurje bila prek Čakovca povezana na železniško omrežje v Kraljevini SHS. Vendar je na to železnico gravitiral le manjši del Prekmurja.<sup>2</sup>

Druga železniška proga v Prekmurju je bila proga Murska Sobota–Hodoš, ki je bila del leta 1907 zgrajene proge Körmend–Zalalövő–Óriszentpéter–Murska Sobota, ki jo je priključitev Prekmurja h Kraljevini SHS presekala pri Hodošu. Ta proga je tako ob priključitvi h Kraljevini SHS bila neke vrste slepi krak, ki ni imel povezave z železniškim omrežjem v Kraljevini SHS.<sup>3</sup>

Po priključitvi Prekmurja h Kraljevini SHS je bilo tako eno ključnih vprašanj zagotovitev boljših prometnih povezav med

---

1 Matija Slavič, Naše Prekmurje: zbrane razprave in članki, Pomurska založba, Murska Sobota 1999 (dalje, Slavič, Naše Prekmurje), 72–73.

2 Slavič, Naše Prekmurje, 72.

3 Ella Pivar Tomšič, Sto let železnice na Hodošu, v: Zgodovina Hodoša in Krplivnika, Zavod za kulturo madžarske narodnosti, Lendava 2005, 257–263.

Prekmurjem in preostalim delom Slovenije. Poleg gradnje cestnih mostov prek Mure, je bilo na tem področju ključno vprašanje gradnje železnice, ki bi povezala zahodno in osrednje Prekmurje s slovenskim železniškim omrežjem.



**Slika 1: Zemljevid cestnega in železniškega omrežja v Prekmurju leta 1919. Hrani Arhiv Republike Slovenije.**

### Načrti o ozkotirnih železnicah

Že pred priključitvijo Prekmurja h Kraljevini SHS je predstavljal zvezo zahodnega in osrednjega dela Prekmurja s preostalo Slovenijo mesto Radgona. V Radgono so iz tega dela Prekmurja vodile razmeroma dobre cestne povezave. Vendar so se po priključitvi Prekmurja h Kraljevini SHS potrebe po prometu med Radgono in Mursko Soboto iz vojaških in gospodarskih

---

razlogov bistveno povečale in dotedanje cestne povezave jim niso mogle zadostiti.<sup>4</sup>

Zato so neposredno po priključitvi Prekmurja vojaške in civilne oblasti v Sloveniji posvetile posebno pozornost povezavi železniške proge Murska Sobota–Hodoš s progo Radgona–Ljutomer. Pri tem so razmišljali o gradnji ozkotirne oz. poljske železnice, ki bi jo zgradili med Radgono, ki jo je tedaj še zasedala vojska Kraljevine SHS, in Mursko Soboto. Obljube o tej železnici je civilni komisar za Prekmurje dr. Srečko Lanjščič dal predstavnikom prekmurskih občin iz nekdanje zalske županije že na sestanku v Beltincih 14. avgusta 1919.<sup>5</sup>

V deželni vladi za Slovenijo so v te načrte najprej želeli vključiti komisariat ministrstva za promet. Vendar ta komisariat ni imel pristojnosti za gradnjo železnic.<sup>6</sup> Po posredovanju civilnega komisarja Lajnsčiča so gradnjo te ozkotirne železnice nato prevzeli v Štajerskem obmejnem poveljstvu Dravske divizije, ki je bilo pod poveljstvom podpolkovnika Uzorinca. V tem poveljstvu so za gradnjo te proge nameravali porabiti 16 km tračnic in nekaj tisoč pragov, ki so se nahajali v Slovenski Bistrici. To progo se nameravali postaviti na cesti Radgona–Murska Sobota.<sup>7</sup> Vendar so načrti o povezavi med Radgono in Mursko Soboto postali brezpredmetni potem, ko je v začetku septembra 1919 postalo jasno, da bo po mirovni pogodbi z Avstrijo mesto Radgona pripadlo Avstriji. Z izgubo Radgone je grozilo, da bo celotno zahodno in osrednje Prekmurje popolnoma odrezano od preostalega dela Slovenije.

V teh novih okoliščinah je podpolkovnik Uzorinac komandi Dravske divizije v Ljubljani 6. septembra 1919 predlagal novo železniško povezavo Prekmurja z desnim bregom Mure. Predlagal je, da bi material iz Slovenske Bistrice namenjen za gradnjo ozkotirne železniške proge Radgona–Murska Sobota porabili za gradnjo ozkotirne železniške proge iz Murske Sobote.

4 Arhiv Republike Slovenije (dalje, SI AS), SI AS 60, t. e. 31, Prepis pisma podpolkovnika Uzorinca poveljnika štajerskega obmejnega poveljstva komandi Dravske divizije v Ljubljano, 27. 8. 1919.

5 Sosvet v Prekmurju, v: Novine, letnik VI, št. 32, 24. 8. 1919, 2.

6 SI AS 60, t. e. 31, Pismo komisarja Ministrstva za promet Ramovha predsedstvu deželne vlade za Slovenijo, 20. 8. 1919.

7 SI AS 60, t. e. 31, Prepis pisma podpolkovnika Uzorinca poveljnika štajerskega obmejnega poveljstva komandi Dravske divizije v Ljubljano, 27. 8. 1919: Prometna zveza Murska Sobota–Ljutomer–Ormož, v: Murska straža, 13. 9. 1919, letnik I, št. 23, 3.

---

te prek Beltincev čez Muro in do Ljutomera. Reko Muro naj bi predvidena trasa prečkala pri Moti, kjer naj bi zgradili začasni pontonski most.<sup>8</sup>

S pripravami na gradnjo ozkotirne železniške proge med Mursko Soboto in Ljutomerom so začeli že v septembru 1919, ko so pripeljali material za gradnjo mostu v Ljutomer.<sup>9</sup> V decembru 1919 je prišla iz Ptuja tudi inženirska četa, ki naj bi začela graditi most. Vendar so nato konec leta 1919 dela na tem mostu zastala. Glavna težava je bila, da reka Mura na tem področju še ni bila regulirana in posledično bi most moral biti dolg kar 300 m.<sup>10</sup> V začetku leta 1920 so ta načrt opustili. Kasneje so tako cestni kot železniški most zgradili v Veržeju.

### **Odločitev o progi Murska Sobota–Ljutomer–Ormož**

Pri povezavi zahodnega in osrednjega Prekmurja na železniško omrežje v Kraljevini SHS oz. v Sloveniji se ni postavljalo le vprašanje, kako navezati progo Murska Sobota–Hodoš na to omrežje, ampak kako na to omrežje navezati tudi progo Gornja Radgona–Ljutomer. Ta proga je bila namreč še en slepi krak v slovenskem železniškem omrežju. Proga Gornja Radgona–Ljutomer je bila sestavni del leta 1890 dokončane proge Špilje–Ljutomer, ki jo je mirovna pogodba v St. Germainu presekala pri Gornji Radgoni.<sup>11</sup> Ker sta zahodni in osrednji del Prekmurja gravitirala na progo Gornja Radgona–Ljutomer je bila navezava te železniške proge na slovensko železniško omrežje ključnega pomena za velik del Prekmurja in desni breg reke Mure.

Rešitev za navezavo železniških prog Murska Sobota–Hodoš in Gornja Radgona–Ljutomer na slovensko železniško omrežje

---

8 SI AS 60, t. e. 31, Prepis pisma podpolkovnika Uzorinca poveljnika štajerskega obmejnega poveljstva komandi Dravske divizije v Ljubljani, 6. 9. 1919.

9 SI AS 60, t. e. 31, Pismo podpolkovnika Uzorinca poveljnika štajerskega obmejnega poveljstva Dravske divizije Predsedstvu Deželne vlade za Slovenijo, 2. 10. 1919.

10 Pokrajinska in študijska knjižnica Murska Sobota (dalje PIŠK), SI PIŠK, Srez Murska Sobota, šk. 12, ovoj 21, Poročilo poverjenišтва za javna dela Predsedstvu deželne vlade za Slovenijo, 12. 1. 1919 in 27. 1. 1920; Prometne zveze s Prekmurjem, v: Murska straža, letnik II, št. 4, 24. 1. 1919, 4.

11 Zgodovinski arhiv Ljubljana (dalje SI ZAL), SI ZAL 311, t. e. 11, Tehnično poročilo Sekcije za trasiranje proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož, 9. 3. 1922, 1.

---

je že 6. septembra 1919 v pismu Komandi Dravske divizije podal podpolkovnik Uzorinac. V tem pismu Uzorinac ni le predlagal gradnjo poljske železnice med Mursko Soboto in Ljutomerom, ampak tudi poljske železnice med Ljutomerom in Ormožom. Na ta način bi progi Murska Sobota–Hodoš in Gornja Radgona–Ljutomer dobili navezavo na slovensko železniško omrežje.<sup>12</sup>

Vendar je bil to le eden izmed številnih predlogov, ki so se pojavljali v letih 1919–1921 glede vprašanja, kako povezati progi v Prekmurju in na desnem bregu Mure s slovenskim železniškim omrežjem. Tako so se npr. samo glede lokacije železniškega mostu čez Muro pojavljale štiri različne lokacije, in sicer Radenci, Veržej, Bučočovci in Mota.<sup>13</sup> Obstajala je tudi inačica, po kateri bi železniško progo Murska Sobota–Hodoš navezali na železniško omrežje Kraljevine SHS brez gradnje mostov. To bi naredili z gradnjo proge Murska Sobota–Dolnja Lendava.<sup>14</sup> Tudi glede povezave proge Gornja Radgona–Ljutomer z železniškim omrežjem Slovenije so se pojavili različni načrti, po katerih bi le-to progo povezali bodisi z Murskim Središčem, Ormožem, Ptujem ali Mariborom.<sup>15</sup>

Na podlagi teh različnih predlogov so v začetku oktobra 1919 v ravnateljstvu državnih železnic v Ljubljani pripravili študijo o možnih navezavah železniških prog Murska Sobota–Hodoš in Gornja Radgona–Ljutomer na železniško omrežje v Sloveniji. V tej študiji so glede navezave Murske Sobote na železniško omrežje v Sloveniji kot možne navedli tri trase. Prva trasa bi Mursko Soboto prek Radencev navezala na železniško progo Gornja Radgona–Ljutomer. Druga predvidena trasa je bila Mur-

---

12 SI AS 60, t. e. 31, Prepis pisma podpolkovnika Uzorinca poveljnika štajerskega obmejnega poveljstva komandi Dravske divizije v Ljubljani, 6. 9. 1919.

13 SI PIŠK, Srez Murska Sobota, šk. 12, ovoj 21, Poročilo poverjeništvu za javna dela Predsedstvu deželne vlade za Slovenijo, 12. 1. 1919 in 27. 1. 1920; SI AS 60, t. e. 31, Pismo ravnateljstva državnih železnic o železniških povezavah s Prekmurjem deželni vladi za Slovenijo, 11. 10. 1919; Prometne zveze s Prekmurjem, v: Murska straža, letnik II, št. 4, 24. 1. 1919, 4.

14 SI AS 60, t. e. 31, Pismo ravnateljstva državnih železnic o železniških povezavah s Prekmurjem deželni vladi za Slovenijo, 11. 10. 1919.

15 SI AS 60, t. e. 31, Pismo civilnega komisarja za Prekmurje Predsedstvu deželne vlade za Slovenijo, 3. 10. 1919; Zborovanje radi železnice M. Sobota - Ljutomer - Mursko Središče, v: Murska straža, letnik I, št. 32, 15. 11. 1919; Železnica čez Slovenske gorice, v: Murska straža, letnik II, št. 35, 26. 8. 1920, 2; SI AS 60, t. e. 61, Pismo ravnateljstva državnih železnic o železniških povezavah s Prekmurjem deželni vladi za Slovenijo, 11. 10. 1919.



---

ska Sobota–Beltinci–Ljutomer in tretja Murska Sobota–Beltinci–Dolnja Lendava.<sup>16</sup>

V tej študiji so kot najmanj ugodno ocenili železniško progo, ki bi potekala čez Radence. Ta trasa bi imela dve veliki slabosti. Kot prvo bi zahtevala gradnjo velikega in dragega mostu. Druga slabost te trase bi bila v tem, da bi zaobšla ravninske kraje med Mursko Soboto in Dolnjo Lendavo. Zaradi teh dveh razlogov naj ta trasa ne bi nikakor prišla v poštev. Bolj primerno so ocenili progo Murska Sobota–Beltinci–Ljutomer. Ta proga bi zaobjela bogate kraje v prekmurski ravnini in bi hkrati postala žila dovodnica in odvodnica Prekmurja. Vendar je bila slabost te proge v gradnji mostu čez Muro. V tej študiji so ocenili, da zaradi lokalnega pomena železniške proge iz Prekmurja gradnja mostu na tej progi naj ne bi bila ekonomsko upravičena. Kot najbolj primerno so ocenili progo Murska Sobota–Beltinci–Dolnja Lendava. Ta proga bi bila najcenejša, ker ne bi zahtevala gradnje drugega mostu čez Muro. Hkrati bi tudi v največjem obsegu zaobjela vasi v prekmurski ravnini. Zato so v ravnateljstvu državnih železnic predlagali izgradnjo železniške proge Murska Sobota–Beltinci–Dolnja Lendava.<sup>17</sup>

Glede navezave proge Gornja Radgona–Ljutomer na železniško omrežje Kraljevine SHS so v tej študiji predstavili dve varianti. Prva je bila navezava na Ormož in druga na Mursko Središče. Zaradi tehničnih razlogov in ker naj bi ta trasa potekala bolj po sredini vinogradniškega okoliša v Ljutomeru, so predlagali izgradnjo železniške proge Ljutomer–Mursko Središče.<sup>18</sup>

V ravnateljstvu državnih železnic so navedli tudi glavno slabost predlaganih železniških prog Murska Sobota–Lendava in Ljutomer–Mursko Središče. Namreč, da bi ti progi prostor ob reki Muri navezali bolj na Varaždin in Zagreb kot na Maribor in Ljubljano.<sup>19</sup>

Ker je bil glavni cilj političnih vodstev v Prekmurju in Sloveniji, da bi Prekmurje čim bolj navezali na osrednji slovenski prostor, je za te kroge lahko prišla v poštev samo izgradnja nove železnice, ki bi se prek novozgrajenega mostu čez Muro navezala

---

16 SI AS 60, t. e. 31, Pismo ravnateljstva državnih železnic o železniških povezavah s Prekmurjem deželni vladi za Slovenijo, 11. 10. 1919.

17 SI AS 60, t. e. 31, Pismo ravnateljstva državnih železnic o železniških povezavah s Prekmurjem Deželni vladi za Slovenijo, 11. 10. 1919.

18 SI AS 60, t. e. 31, Pismo ravnateljstva državnih železnic o železniških povezavah s Prekmurjem Deželni vladi za Slovenijo, 11. 10. 1919.

19 SI AS 60, t. e. 31, Pismo ravnateljstva državnih železnic o železniških povezavah s Prekmurjem Deželni vladi za Slovenijo, 11. 10. 1919.

---

na progo Gornja Radgona–Ljutomer. Pri tem se je kot najboljša možnost, tudi na podlagi študije ravnateljstva državnih železnic, ponujala gradnja proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož.

Vendar je tudi proga Murska Sobota–Ljutomer–Ormož pri povezavi Prekmurja in desnega brega reke Mure z osrednjim slovenskim prostorom imela veliko pomanjkljivost. V Ormožu se je navezala na progo do Pragerskega in je pri povezavi na Maribor naredila velik ovinek, kar je bistveno podaljšalo pot. Iz prometno političnega vidika bi pri povezavi Prekmurja in desnega brega reke Mure bila najbolj ustrezna železniška proga, ki bi Mursko Soboto prek Lenarta povezala z Mariborom.<sup>20</sup> Vendar bi bila gradnja te proge tehnično zahtevna in posledično zelo draga.<sup>21</sup> Proga Murska Sobota–Ljutomer–Ormož je bila na drugi strani precej cenejša in je tako predstavljala najcenejšo varianto, po kateri je bilo možno Prekmurje in desni breg Mure v 20. letih 20. stol. povezati z osrednjim slovenskim prostorom.

Politična podpora železniški progi Murska Sobota–Ljutomer–Ormož se je izkazala tudi na železniški konferenci v Beogradu, ki je potekala med 3. in 7. majem 1920 v Beogradu.<sup>22</sup> Na tej konferenci so pod predsedstvom pomočnika ministra za promet odposlanci gospodarskih organizacij iz cele države in predstavniki številnih ministrstev naredili načrt za gradnjo novih železniških prog v kraljevini SHS. Po prizadevanju slovenskih delegatov je med 28 predvidenimi progami bila vključena tudi proga Murska Sobota–Ljutomer–Ormož.<sup>23</sup> Z uvrstitvijo v ta program je bila trasa Murska Sobota–Ljutomer–Ormož tudi potrjena kot trasa proge, po kateri bi se naj Prekmurje in desni breg Mure navezala na slovensko železniško omrežje.

Prvi koraki pri gradnji proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož so bili storjeni jeseni 1920. Sodeč po pisanju časopisa Murska stra-

---

20 Ivan Mohorič, *Zgodovina železnic na slovenskem*, Slovenska matica, Ljubljana 1968 (dalje, Mohorič, *Zgodovina železnic na slovenskem*), 369.

21 SI AS 60, t. e. 31, Pismo ravnateljstva državnih železnic o železniških povezavah s Prekmurjem Deželni vladi za Slovenijo, 11. 10. 1919.

22 SI AS 448, registrski fascikel 44, t. e. 2, Stenografski zapisnik sednice za proučavanje pitanja o podizanju novih železničkih pruga u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca, držanih od 3.–7. maja 1920 u Beogradu.

23 Vekoslav Kukovec. Kako smo dobili železnico Murska Sobota–Ljutomer–Ormož, v: *Jutro*, letnik V, št. 275, 22. 11. 1924, 4; SI AS 448, registrski fascikel 44, t. e. 2, Stenografski zapisnik sednice za proučavanje pitanja o podizanju novih železničkih pruga u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca, držanih od 3.–7. maja 1920 u Beogradu.

---

ža v maju 1921, je 10. novembra 1920 prometni minister odredil trasiranje te proge.<sup>24</sup> Za trasiranje te proge so ustanovili poseben tehnični urad, ki se je imenoval Sekcija za trasiranje proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož. Vodja tega urada, ki je imel sedež v Ljutomeru, je bil inženir Rudolf Kavčič.<sup>25</sup> Inženirji tega urada so začeli z delom na terenu v začetku pomladi 1921. Do konca julija 1921 so naredili štiri različne variante, po katerih bi trasa te proge lahko potekala.<sup>26</sup> Dokončno traso te proge je določila tričlanska komisija, ki je med 27. in 31. julijem 1921 vse te variante preučila in si jih je tudi ogledala na terenu.<sup>27</sup> Ta komisija je kot najugodnejšo ocenila traso, ki je potekala iz Murske Sobote v skoraj ravni črti mimo Dokležovja, prek Mure do Ljutomera. Od tod naj bi nadaljevala pot v dolini Kostanjeviškega potoka prek razvodnice v Žerovincih ter mimo Ivanjkovec oziroma Pavlovec v Ormož.<sup>28</sup> Kasneje so ta načrt na pobudo sedemnajstih vasi iz okolice Beltincev in Turnišča<sup>29</sup> spremenili in so postajo namesto v Dokležovju zgradili v Lipovcih. Po določitvi trase je Sekcija za trasiranje proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož nadaljevala z delom. Zdaj je bila njena naloga narediti načrte za proge in vse spremljajoče objekte, kot so postaje in postajališča, vodne postaje itd.<sup>30</sup>

### **Jugoslovansko-madžarska razmejitvena komisija in železniško vprašanje v Prekmurju**

V avgustu 1921 je z delom začela tudi jugoslovansko-madžarska razmejitvena komisija pod vodstvom Angleža Davida Creea. Naloga te komisije je bila, da bi v skladu z določili Trianon-

---

24 Delovanje naših poslancev, v: Murska straža, letnik III, št. 18, 5. 5. 1921, 2.

25 SI ZAL 311, t. e. 11, Tehnično poročilo Sekcije za trasiranje proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož, 9. 3. 1922, 3–5.

26 Železnica med M. Sobotov i Lotmerkom, v: Novine, letnik VIII, št. 17, 19. 6. 1921, 2.

27 Prekmurska železnica zagotovljena, v: Ptujski listi, letnik III, št. 34, 31. 8. 1921, 4.

28 SI ZAL 311, t. e. 11, Tehnično poročilo Sekcije za trasiranje proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož, 9. 3. 1922, 3–5.

29 SI AS 448, registrski fascikel 44, t. e. 2, Prošnja občin iz okolice Beltincev za prestavitve predvidene železniške postaje iz Dokležovja bolj v bližino Beltincev, 29. 7. 1922.

30 SI ZAL 311, t. e. 11, Tehnično poročilo Sekcije za trasiranje proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož, 9. 3. 1922; Slovesna otvoritev proge Ljutomer–Ormož–Murska Sobota, v: Jutro, letnik V, št. 275, 22. 11. 1924, 4.

---

ske mirovne pogodbe na terenu določila mejo med Madžarsko in Kraljevino SHS. Madžarska stran še v letu 1921 ni obupala, da bi si priključila vso Prekmurje. Pri tem je bil eden njihovih glavnih argumentov tudi dejstvo, da Prekmurje še ni imelo prometnih povezav s Kraljevino SHS, kar naj bi onemogočalo gospodarsko povezavo Prekmurja s prostorom na drugi strani Mure.<sup>31</sup> Zato se je tudi razmejitvena komisija posvetila temu vprašanju. Pri tem je na terenu odkrila konkretne dokaze o gradnji prometnih povezav Prekmurja s Kraljevino SHS. Tako se je tedaj že gradil leseni cestni most pri Veržeju. Po naključju pa je komisija izvedela tudi o projektiranju železnice. Vodja komisije je na predavanju o delovanju jugoslovansko-madžarske razmejitvene komisije, ki ga je imel 23. januarja 1923 v British Society izjavil, da so pri poizvedovanjih na terenu skoraj po naključju prišli do podatka, da se že projektira železnica, ki naj bi povezala Mursko Soboto z Ljutomerom in Ormožem. Izgradnje le-te železnice naj bi po Creejevih besedah bistveno spremenila gospodarski položaj pokrajine.<sup>32</sup> Da bi se podrobneje seznanili z načrti o gradnji te proge, je razmejitvena komisija 17. oktobra 1921 pozvala Kavčiča, vodjo Sekcije za trasiranje proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož na zaslišanje v Varaždin. Na tem zaslišanju je Kavčič lahko predstavil konkretne načrte o gradnji proge.<sup>33</sup>

Z železniškim vprašanjem in vprašanjem prometne izoliranosti Prekmurja se je jugoslovansko-madžarska razmejitvena komisija posredno ukvarjala tudi pri ustvarjanju predloga, po katerem bi Društvo narodov predlagali spremembo trianonske meje med Kraljevino SHS in Madžarsko. S to spremembo meje so želeli Madžarski priključiti pretežno madžarska naselja ob meji med Kraljevino SHS in Madžarsko. Vendar so pri tem predlogu upoštevali dejstvo, da morata cestni in železniški most v Murskem Središču ostati v Kraljevini SHS, drugače bi Prekmurje, vsaj začasno, bilo v prometnem smislu popolnoma odrezano od Kraljevine SHS. Za zadostitev tega kriterija so izoblikovali predlog, po katerem bi Madžarski vrnili 26 naselij, vendar

---

31 David Cree, *Yugoslav - Hungary Boundary Commission*, v: *The Geographical Journal*, The Royal Geographical Society (dalje, Cree, *Yugoslav - Hungary Boundary Commission*), 100. Na spletu, <https://www.jstor.org/stable/1782236>, 28. 9. 2020.

32 Cree, *Yugoslav - Hungary Boundary Commission*, 100.

33 *Razmejitve v Prekmurju*, v: *Slovenec*, letnik XLIX, št. 289, 20. 10. 1921, 2.

---

mednje niso vključili naselij južno od Ledave. Tako bi mostova v Murskem Središču ostala v Kraljevini SHS.<sup>34</sup> Društvo narodov je ta predlog zavrnilo.

Na predavanju januarja 1923 je Cree tudi izjavil, da se gradnja železnice Murska Sobota–Ljutomer–Ormož z jeklenim mostom prek Mure bliža h konca. Vendar se je gradnja te železnice tedaj šele prav začela.

## **Gradnja proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož**

Z gradnjo proge so začeli v drugi polovici leta 1922. Najprej je ministrski svet 22. avgusta 1922 odločil, da se bo proga gradila v državni režiji, s pomočjo nadzornega inšpektorja in posebne sekcije za gradnjo te proge. Prometni minister je 1. aprila 1923 za šefa Sekcije za gradnjo železniške proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož, ki je imela sedež v Ljutomeru, imenoval Aleksandra Veličkega, za njegovega namestnika pa Vojislava Zorića. Isti dan je za nadzornega inšpektorja imenoval Milana Jovanovića.<sup>35</sup>

Predvideni rok za dokončanje gradnje je bil dve leti. Sama gradnja se je začela 22. septembra 1922 s pripravljalnimi deli. Pri gradnji je bilo hkrati zaposlenih največ 1200 delavcev. Med delavci je bilo tudi okoli 250 ruskih beguncev, nekaj časa je bilo zaposlenih tudi okoli sto bolgarskih delavcev, nekaj je bilo tudi Bosancev. Večino delavcev pa naj bi predstavljali Prekmurci in Medžimurci.<sup>36</sup>

Proga Murska Sobota–Ljutomer–Ormož je bila dolga 37,5 km. Terensko je spadala med lažje gradnje. Kljub vsemu je bilo potrebno opraviti 521.000 kubičnih metrov zemeljskih del, sezidati in zbetonirati 5249 kubičnih metrov objektov, zgraditi sedem postajališč, dve vodni postaji pet skladišč, večje število mostov ...<sup>37</sup>

---

34 Cree, *Yugoslav - Hungary Boundary Commission*, 102.

35 Jože Jenko, *Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju*, v: Viktor Vrbnjak (ur.), *Svet med Muro in Dravo: ob stoletnici 1. slovenskega tabora v Ljutomeru*, Založba Obzorja, Maribor 1968 (dalje, Jenko, *Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju*), str. 622; Andreja Rustja, *Železniška proga skozi Ljutomer*, v: *Zgodovinski listi*, letnik XI, leto 2002, Zgodovinsko društvo Ljutomer, (dalje, Rustja, *Železniška proga skozi Ljutomer*), št. 1, 30.

36 Slovesna otvoritev proge Ljutomer–Ormož–Murska Sobota, v: *Jutro*, letnik V, št. 275, 22. 11. 1924, 3.

37 Jenko, *Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju*, 623.

Najtežji del gradnje je bil prečkanje reke Mure, njenih rokavov in starih strug. Težave ni predstavljalo le samo prečkanje reke, ampak tudi obsežno poplavno območje ob reki. Tako je bilo na odseku med Veržejem in Dokležovjem, dolgem 1.794 metrov, potrebno zgraditi pet mostov. Med njimi je bil seveda največji most čez Muro, ki je bil hkrati največji objekt na tej progi. Ob gradnji proge leta 1924 so na mestu tega mostu zgradili le provizorij, na katerega so leta 1928 namestili 155, 5 m dolgo jekleno konstrukcijo.<sup>38</sup>



**Slika 2: Železniški most čez reko Muro pri Veržeju med gradnjo, 1924. Hrani Mark Krenn, Murska Sobota.**

Glavno težavo pri gradnji proge je predstavljala finančna kriza. Zaradi pomanjkanja finančnih sredstev v državnem proračunu so se večkrat tudi pojavljale govornice o zaustavitvi gradnje, vendar so jih pristojni organi vztrajno zavračali. Do zaustavitve gradnje sicer ni prišlo, je pa prišlo do znatnega okleščenja sredstev, ki so bila na voljo za izgradnjo proge. Tako so pri gradnji dosegli 40% prihranek predračunskih sredstev, zato je bila proga zgrajena izredno slabo, poznejše sanacije in dograditve pa so bile neprijemno dražje.<sup>39</sup>

Slovesna otvoritev proge je bila 22. novembra 1924. Ob otvoritvi je iz Ljubljane peljal slavnosti vlak s častnimi gosti, ki se je ustavil na vseh postajah in postajališčih. Na vseh so pripravili posebne slovesnosti ob dogodku.<sup>40</sup>

38 Rustja, *Železniška proga skozi Ljutomer*, 34.

39 Ivan Mohorič, *Zgodovina železnic na slovenskem*, Slovenska matica, Ljubljana 1968, 369.

40 Otvoritev naše prve železnice v: *Novine, letnik XI, št. 48, 30. 11. 1924, 2*; Otvoritev železniške proge Ormož–Murska Sobota, v: *Slovenski narod, letnik LVII, št. 269, 23. 11. 1924, 2*.

Direkcija državnih železnic Ljubljana.

Program

slavnostne vožnje na progi Ormož - Ljutomer - Murska Sobota dne 22. XI. 1924.

Po odloku Min. za promet se dne 22. XI. 1924. na novo zgrajeni progi Ormož - Ljutomer - Murska Sobota izvrši slavnostna vožnja s posebnim vlakom po sledečem voznem redu:

Vozni čas		Prihod		Postanek		Odhod		Postaje	Vozni čas		Prihod		Postanek		Odhod		
min.	ura	min.	ura	min.	ura	min.	ura		min.	ura	min.	ura	min.	ura	min.	ura	min.
.	.	.	.	.	11	00	.	Ormož	13	21	47	.	.	.	.	.	.
13	11	13	10	11	23	.	↑	Pavlovci p.	11	21	32	2	21	34	.	.	.
11	11	34	10	11	44	.	↓	Jvanjkovci (Svetinje-Jeruzalem)	13	21	19	2	21	21	.	.	.
13	11	57	10	12	07	.		Žerovinci p.	22	21	04	2	21	06	.	.	.
19	12	26	15	15	00	.		Ljutomer	17	20	22	20	20	42	.	.	.
17	15	17	10	15	27	.		Veržej	16	20	03	2	20	05	.	.	.
16	15	43	10	15	53	.		Belinci	15	19	45	2	19	47	.	.	.
15	16	08	.	.	.	.	↓	Murska Sobota	.	.	.	.	19	30	.	.	.

Povabljeni in udeleženci javnih oblasti in korporacij prispejo v Ormož z vl. slov. 812 ob 10 uri 40 min. proge Pragersko - Klotomba in se vračajo z vlakom slov. 831 ob 22 uri 23 min. v Maribor in Ljubljano.

Pred odhodom slavnostnega vlaka v Ormožu pozdravi udeležence ravnatelj gosp. Andrej Vrečko, in naprasi gospoda ministra za promet uziornika njegovega zastopnika, da odvari promet na novi progi.

Vožnja s slavnostnim vlakom je brezplačna in imajo dostop samo uradni železniški organi in od političnih oblasti s tozadevnimi občinami in korporacijami določeni udeleženci. Z uzirom na uprtoj proge more slavnostni vlak prevzeti največ 250 udeležencev.

Ljubljana, dne 10. novembra 1924.

Direkcija drž. žel.

Slika 3: Program slavnostne vožnje s posebnim vlakom ob otvoritvi proge Murska Sobota-Ljutomer-Ormož, 10. 11. 1924. Hrani Arhiv Republike Slovenije.



---

## Sklep

Z izgradnjo proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož je Prekmurje dokončno dobilo prometno povezavo z osrednjim slovenskim prostorom. Že leta 1922 je bil zgrajen cestni most pri Veržeju, vendar je v 20. letih 20. stol. prevoz na daljše razdalje slonel predvsem na železnici. Z izgradnjo proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož so bili tako izpolnjeni najosnovnejši pogoji za gospodarsko integracijo Prekmurja z osrednjim slovenskim prostorom.

---

## Viri in literatura

### Arhivski viri

Arhiv republike Slovenije, SI AS 60, Pokrajinska uprava za Slovenijo, Predsedstvo, 1918–1924, t. e. 31.

Arhiv republike Slovenije, SI AS 448, Zbornica za trgovino, obrt in industrijo v Ljubljani, 1850–1948, registraturni fascikel 44, t. e. 2.

Pokrajinska in študijska knjižnica Murska Sobota, SI PIŠK, fond srez Murska Sobota, šk. 12, ovoj 21.

Zgodovinski arhiv Ljubljana, SI ZAL 311, fond Jože Jenko, t. e. 11.

### Časopisni viri

Jutro, letnik V, št. 275,  
Murska straža, letnik I, št. 23,  
Murska straža, letnik I, št. 32,  
Murska straža, letnik II, št. 4,  
Murska straža, II, št. 35,  
Murska straža, letnik III, št. 18,  
Novine, letnik VI, št. 32,  
Novine, letnik XI, št. 48,  
Ptujski listi, letnik III, št. 34,  
Slovenec, letnik XLIX, št. 289,  
Slovenski narod, letnik LVII, št. 269.

### Literatura

Cree, David, 1925. The Yugoslav-Hungary Boundary Commission, v: *The Geographical Journal*, Volume 65, št. 2. The Royal Geographical Society. 89–110. Na spletu, <https://www.jstor.org/stable/1782236>, 28. 9. 2020.

Jenko, Jože, 1968. Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju. V: Viktor Vrbnjak (ur.). *Svet med Muro in Dravo: ob stoletnici 1. slovenskega tabora v Ljutomeru*. Založba Obzorja, Maribor. 589–629.

- 
- Mohorič, Ivan, 1968. Zgodovina železnic na slovenskem. Slovenska matica, Ljubljana.
- Pivar Tomšič, Ella, 2005. Sto let železnice na Hodošu. V: Zgodovina Hodoša in Krplivnika. Zavod za kulturo madžarske narodnosti, Lendava. 253–269.
- Rustja, Andreja, 2002. Železniška proga skozi Ljutomer. V: Zgodovinski listi, letnik XI, leto 2002, št. 1. Zgodovinsko društvo Ljutomer. 27–41.
- Slavič, Matija, 1999. Naše Prekmurje: zbrane razprave in članki. Pomurska založba, Murska Sobota.

---

Bence Lajos

## **Az évszakok váltakoztak: jött a hernyó, a peronoszpóra, a vasút azonban... Az alsólendvai vasút 130 évére**

Sajtótörténeti kutatásokkal foglalkozó újságíró lévén, a jelen konferenciához is a sajtóban elszórtan megjelent, a monarchia vasúthálózatával és az új állomások és új vonalak kiépítésével kapcsolatos témáknak szegődtem a nyomába a 130 éves évforduló kapcsán. Nem csalódtam, hiszen a gyorsajtó alapítása vidékünkön – minden mással együtt – szorosan összefügg a vasúthálózatnak a kibővítésével. Tavalyi, az Alsó-Lendvai Híradó megjelenésének a tiszteletére szerveződött konferenciánkhoz kapcsolódva, a szerkesztők tervei között felmerült a tengerre való eljutásnak, a kereskedelem és az ipar felvirágoztatásának, valamint a peremvidéken ébredező ipari-gazdasági létesítmények központokkal történő összekötésének témaköre. Ezzel kapcsolódott össze a termékek piacra juttatásának a gondolata is. Ebben főleg a vasút jótékony hatásának volt komolyabb szerepe. A századforduló után a politikai viszonyok gyors alakulása, a világháború következményei, az országvesztéssel előre nem számoló optimizmus, majd a pokoli gyorsasággal zajló események jelentősen rontották a közhangulatot, és fokozták a bizonytalanságot. A forradalmak korának is nevezett, a központból a peremvidékre is eljutó téves eszméknek (a bolsevizmus mételyének) a terjedése, az egyszerű emberek és a frontról hazatért katonák itthoni nyomorúságos állapotok miatti parttól-partig való sodródása és a hazai kilátástalan helyzet még fokozta a káoszhangulatot és a bizonytalanságot.

De egyelőre ne fussunk ennyire előre, hiszen az alsólendvai vasút tervezése, építése és átadása az eufória jegyében folyt. Igaz, inkább csak az ipari fejlődés hívei tudták igazán felmérni a gazdasági fejlődés feltételének számító vasúti teherforgalom és az utaztatás terén várható eredmények jelentőségét, mégis a paraszti réteget, a falvak emberét is számos előnnyel kecseltette. A vasútépítési munkálatok és tervek késlekedésére a tárcaíró a század végének két nagy természeti átkát, a nem késlekedő peronoszpórát és a hernyót biggyesztette oda a késle-

---

kedő vasút ügye mellé „metaforikus” ellensúlyozásként. Ezért a fura cím, melyet mai szemmel „újságírói túlzásnak” lehetne tekinteni. Az alábbi fejtegetéssel azonban tisztázni kívánom ezt a megjegyzést.

## **Alsólendva nagy napja**

Az Alsó-Lendvai Híradó 1890. október 20-i különszámában részletesen beszámol az előző napi, október 19-i nap eseményekről, az Ukk-Csáktornya vasútvonal megnyitásáról, melyet a cikkíró méltán nevezett „kis városunk történetének egyik legnagyobb napjának”.

Az Alsó-Lendvai Híradó<sup>1</sup> (1889. október 6-i számában) a vasutak körül megindult országos mozgalomról a gazdasági szereplők, valamint a külföldi befektetők szempontjából is fontos lobbikról, tőkés manipulációkról értekezik: „A zalai vasutak létesítése érdekében pár évvel ezelőtt megindult mozgalom csak a folyó év elején öltött komoly alakot. Voltak az előtt is – különösen a képviselő választások előtt – hajánál fogva, s néha igen komikus alakban előrántott ily irányú mozgalmak városunkban is, de a választókerület legnagyobb része csakhamar felismerte azokban a kortesfogást, s a mozgalom indítóinak fel nem ült. A folyó év elején azonban, midőn a részvények jegyzésére került a sor nem kételkedhattünk többé az ügy komolysága felett, s nem nagyítunk, ha azt mondjuk, hogy a feletti örömről, hogy végre valahára mégis sikerül a vasút hálózatba bele jöhetnünk, tán erőnkön túl is bele mentünk a részvények jegyzésébe. Midőn a részvények jegyzése megindult, azt a biztatást nyertük, hogy mihelyt a szükséges számú részvények jegyezve lesznek, megkezdődik a munka. A részvények jegyzésének befejezése óta már fél évnél több eltelt, de a munkálat megkezdése késett, minek az lett a következménye, hogy még azokon is, akik a zalai vasutak ügyében kellő tájékozottsággal bírtak, bizonyos nemével az ölé kételynek, néztek a valósulás elé”

A télen a tavaszt, a tavaszon a nyárt vártuk mint leghőbb óhajunk valósulásának évszakát, azonban csak az évszakok jöttek meg. A vasútépítési munkálat megkezdése csak maradt, e helyett azonban kaptunk hernyót, mely gyümölcsfáinkat, s peronosporát, mely szőleinket tette tönkre. Végre megjött az ősz – aminek kül-

<sup>1</sup> Alsó-Lendvai Híradó, 1889. okt. 6-i. szám.

---

lőmben nem nagy okunk van örülni – s az ezzel együtt tán azért, hogy reményeink minden szála el ne szakadjon, megjött, amit oly régen vártunk: a vasúti munkálatok megkezdésének napja” – olvassuk a cikkíró, Zala Egerszegen készült beszámolójában.<sup>2</sup>

Majd a „Zalamegye főispánja megtette vasúti vonalunkon az első kapavágást, s ezzel a munkálat tényleg kezdetét vette” felvezető sor már reményteljesebb hangnemben ír a cikk írója: „Magunknak is volt alkalmunk látni azt a rendkívüli tevékenységet, melyet a vonalon alkalmazott munkások kifejtettek, s ebből azt a következtetést vonjuk le, hogy ha a munka ily lázas tevékenységgel folytatatik a jövő év május–június havában a vasút a közforgalomnak átadható lesz. A vállalkozók az első kapavágáshoz ízléses ezüst kapát készíttettek, melyen a munkálat megkezdésének napja s az első kapavágást tevő megyei főispán neve ékeskedik. E kapát f. évi október 1-én megnyílt közgyűlésben a főispán a megyének jelentés mellett bemutatta, mely azt megőrzés végett a megyei levéltárba elhelyezni rendelte”... „Mint tudjuk, a munkálat Ukktól Besenyőig van folyamatba, Besenyőtől Lendváig, s innét Csáktornyáig a részletes munkálati tervek még nincsenek készen, de ettől is most már csak napok választanak el, így több mint valószínű, hogy néhány nap múlva a munkálatok vidékünkön is kezdetüket veszik”<sup>3</sup> – írja.

S arról is tájékoztat bennünket, hogy az álhíresztelésekkel kapcsolatban „szükségesnek tartjuk bizonyos híresztelésekkel szemben megjegyezni, miképp Alsó-Lendva a nagyobb állomások egyike közt van megjelölve”, s amelyhez a személyi és teherfogalomhoz nélkülözhetetlen helyi infrastruktúrális beruházásként „raktárok épülnek és vízállomás is lesz”, sőt „marharakodó és mérleg” kialakítását is kilátásba helyezi.<sup>4</sup>

A vasútváró ünnepség, melyről egész oldalas cikket közöl az Alsó-Lendvai Híradó, a szónoki beszédekből kisugárzó öröm mellett a kisváros politikai-kulturális viszonyai is tükröződnek. A cikkben nemcsak a lojalitás, hanem a századvég Alsólendvájának vegyes lakossága, a három vallás és etnikum közötti párbeszéd, illetve ennek hiánya is megjelent, mely az elcsatolásig, 1920-ig létező valóságnak számított. Utána sok szempontból okafogyottá vált a téma.

---

2 Alsó-Lendvai Híradó, 1889. okt. 6-i. szám.

3 uo. folytatásképpen.

4 Alsó-Lendvai Híradó 1889. okt. 6-i. szám. Az első kapavágás cikkében az Emlékkapáról, illetve ezüstkupáról is szó esik.

---

Az Ukk-Csáktornya vasútvonalon<sup>5</sup> 130 évvel ezelőtt még boldog „békeidők hangulata” honolt, s a közbeeső helységek is eufória-hangulatban éltek meg a nagy napot. A városban he- tekkel korábban megkezdődtek az előkészületek, s a 6 óraker kezdődő ünnepségre felvonult „a városunk és vidékünk egész intelligentiája, szép hölgyeink kíséretében, nagyobb rész- t kocsin kiindult az állomásra, hol számos nemzeti zászlóval dí- szített diadalkapu volt felállítva”, s ahol „6 és fél óraker meg- dördültek a mozsarak, s a közönség harsogó éljenzése közt berobogott a számos koszorúval feldíszített mozdony”. A szí- nes beszámolóban az Ő Exelenciájának, Baross Gábor keres- kedelmi miniszternek és kíséretének a fogadására felvonuló helyi városatyák nevében Hajós Mihály ügyvéd szólott elsőként az egybegyűltekhöz, ebben a vasút megalkotójának, Baross „forgalmi” miniszternek az érdemeit taglalta. Ezek mellett a kiegészítéstől számított 22 évben kifejtett legfőbb politikai fel- futásának az „alkotmányunkat helyre állítatván” egyes tör- vényhatóságok, városok és vidékek is „mohón ragadták meg az alkalmat, hogy elhanyagolt gazdasági érdekeiket előtérbe tol- ják”. „Huszonhárom év volt tehát szükséges ahhoz, hogy Alsó- Lendva és vidéke régi óhaja – a vasúti hálózatba bele jöhetni – teljesüljön” összegezte mondanivalóját a szónok. Őt Isoó Ferenc városatyája követte, aki Baross Gábor közlekedési miniszter ér- demeit méltatta a vasúti hálózat kiépítésében, de kiemelte a „zóna-rendszert, ugymond, melyet a nagy francia nemzet sem volt elég merész megvalósítva életbeléptetni, Baross hazánk- ban a kultúra és kereskedelem szolgálatában rövid egy év alatt tette életrevalóvá.”<sup>6</sup>

A felvirágozott-fellobogózott vonat a már az új építészeti anyagok, főleg a beton felhasználásával készült, kivilágított Mura-hídnál állt meg, melyet Baross, kilépve a vasúti fülkéből, közelről is megtekintett.

Az Alsólendva nagy napjaként is emlegetett esemény méltó folytatása a Korona Polgári Egylet termében rendezett vacsora, mely a hajnali órákban ért véget.

---

5 Alsó-Lendvai Híradó 1890. évi 43. számához készült „különnyomat”.In. Lendvai Kepe Zoltán: Fejezetek Lendva vasúttörténetéből kiadvány fel- használásával, az itt közölt fénymásolat.

6 Alsó-Lendvai Híradó 1890. évi 43. számához készült „különnyomat”.In. Lendvai Kepe Zoltán: Fejezetek Lendva vasúttörténetéből c. kiadvány fel- használásával, az itt közölt fénymásolat.



---

## A vasúttal kapcsolatos elvárások és remények

Az Ukk–Csáktornya vasútvonaltól a korabeli elemzések a gazdaságilag elmaradt vidék gazdaságikereskedelmi felvirágzását remélték, másrészt a megyeszékhellyel, Zalaegerszeggel, valamint a magyar vasúti hálózat további szárnyvonalain keresztül Budapesttel és a tengeri hajózásban és áruszállításban is egyre erősödő Fiumével (ma: Rijeka) való összeköttetés terve is új kilátásokat nyitott.

Hogy a helyi érdekű vasútvonalak kiépítésének a kedvező fogadtatás ellenére sem lett olyan ütemű folytatása, mint azt a rekordidőn belül megépített Ukk–Csáktornya szárnyvonalnak, az ma is „ködös” viták tárgyát képezi. Hiszen az Alsólendva–Muraszombat és a Nagykanizsa–Alsólendva szárnyvonalak kiépítése is elmaradt. S bár egy korabeli, a trianoni határmódosítás előtti számában az Alsó-Lendvai Híradó cikkírója tréfásan „kilencven évet” jósol, az állandóan elhalasztott két pályaszakasz kiépítésének a tervét a világháborús helyzet, majd az impériumváltás helyezte kétes távlatokba. Ma, 130 évvel később sem lehetünk optimisták a kérdést illetően, igaz ugyan, hogy közben megépült a Déli vasút Hodost érintő, s két fővárost összekötő szakasza a Zalalövő–Hodos–Muraszombat vasútvonal korszerűsítése következtében. Lendvának azonban – minek utána 1947-ben a Lendva–Rédics közötti vágányokat is felszedték – a rendszerváltás óta sem sikerült sem a Magyarországgal, sem pedig a Szlovéniával létesítendő vasút ügyében lépnie, aminek a személyforgalom már nem, de a teherforgalom bizonyára hasznát venné, így 130 éve a helyben topogás a jellemző.<sup>7</sup>

Az eufória, mely az Ukk–Csáktornya vasútvonal rekordidőn belül történő, a tervezés és a megvalósulás között eltelt néhány év a helyi szárnyvonalak – a mezővárosoknak a megyei és a megyék – összekapcsolásának lehetőségét vetítette előre. Egy későbbi, kritikát is megfogalmazó cikk „Zalamegyei vicinális vasútépítési engedélyek meghosszabbítása” címmel egy végeláthatatlan tárgyalási-egyeztetési, évente-évtizedekre elhúzódó folyamatba ad betekintést: – A kereskedelmi miniszter Zala Vármegye alispánjához intézett leiratával a Dunántúli helyi érdekű vasút részvénytársaságnak a Zalalövőtől Rédicsig vagy Csömödérig, továbbá Alsólendvától Muraszombaton át Szentgotthár-

---

7 v.ö. Bence Lajos: Videókonferencia a 130 éves vasútról. Népújság 64. évf. 43. sz. 15. old.

---

dig vagy Gyanafalváig (ma: Jennersdorf), végül Muraszombatól Radkersburg irányában az ország határáig annak idején (az 1898., az 1906., illetve az 1907. években) kiadott előmunkálati engedélyek érvényét egy évvel meghosszabbította. De mintha valami fogyatékosága lenne a fent vázolt miniszteri leiratnak – jegyzi meg gyanakvóan a cikk írója –, mert az Alsólendva–Lenténye–Nagykanizsa vasútvonalról említés sem történik, amiből azt a következtetést vonja le a tudósító, hogy talán már „papíron sem létezik”.

Az évtizedekre elhúzódó tárgyalássorozat és a kiúttalannak tűnő állapot a 10-es évek végén már a korabeli krónikást vasútellenes, szándékosságot sejtető megjegyzésekre készíti annak lassúsága, a helyi érdekeltségű szárnyvonalak fejletlensége és a kaotikus állapotok miatt. Érdeemes megfigyelni a cikkíró szellemes, cinizmustól sem mentes, de témába vágó, a háttérben zajló folyamatokra tett megjegyzéseit, mely folyamatok a széjjelhúzásra és az etnikailag sokszínű közösség, illetve a korai kapitalizmus vadhajtásai következményének róhatók fel, valamint a századvég ideges légkörének. „A vasút drágább, de lassúbb lesz. A vasút még a béke aranyos napjaiban sem volt az a tökéletesség, aminél jobbról már nem is álmodhatott volna a jámbor utazó. Az a rendszer, aminek jegyében az üzletét, a forgalmát lebonyolította, a legnagyobb tökéletességgel épült föl arra a célra, hogy a vasutat minél komiszabbá tegye, és ez félig-meddig sikerült is, mert jött a háború és megmutatta, hogy a vasút még egyszer olyan komisz is tud lenni, ha a viszonyok arra kényszerítik...” – olvassuk az egyik kommentárban, majd az indokok között a peremvidékről és a főváros közötti kínkeserves, a „mi vicinális vasutunkról” a budapesti „nagy szuszogás, döcögés, csuklás és nyekergés után” a Csáktornyára, „nem is sok, csak potom 3–4 kis órai késéssel” mégiscsak befutó vonatkozás gyötrelmeit a korábban megvolt falusi idill tönkretételével hozza összefüggésbe.

Az akkor már politikailag is motivált Lendva–Csáktornya szakaszon a káosz és az össze nem egyeztetésből fakadó lesújtó állapotokról egy kommentárban olvassuk egy Budapestre igyekvő lendvai utas tollából: A pesti vonatnak „húlt helye” Csáktornyán, az utas tehát szépen kiszállhat a vonatból, és várhat a legközelebbi vonatra teljes 12 órát, vagyis másnap délig. A reggeli vonatnál pedig éppen megfordítva történik: a pesti vonat 3–4 órás késéssel ér Csáktornyára, s addigra a lendvai vonat eljön onnan, és az utas szépen Csáktornyán reked, délután 3–4 óráig – írja.

---

E rövid kitérő után térjünk vissza a vasútépítési kálváriára, amelytől a vidéki „honatyák” is a vidék gazdasági-ipari felvirágoztatását remélték, s melynek Alsólendván pl. a Hungária ernyőgyár kereskedelmi-gazdasági sikerei szolgáltak alapul.

Az alsólendvai vasút ügyében évente több alkalommal is cikkező Alsó-Lendvai Híradó az első világháború előtti számaiban még reménykedik a zalai-vasi városok összekötésében, s ehhez ki-ki a maga módján kompromisszumkészséget is mutat, de a problémák csak mélyülnek, s az idő egyre fogy, a háborús válság pedig ott kopogtat az ajtón...

A terveknek a megvalósulás felé történő elmozdulásába folyton folyvást az egymásnak feszülő érdekek mentén húzódo világpolitikai válság is beleszól. Így pl. „a legalább is kétséges Muraköz sorsa” szinte létföltétel, hogy „az elvesztett muraközi községek helyett”, más vidék kapcsolódjon be a város kereskedelmi fogalmába. Erre pedig a Letenye–Alsólendva–Muraszombat vonal mentén fekvő községek lennének legalkalmasabbak, hiszen „Alsólendva és Muraszombat lakossága teljesen el van vágva a vasúti forgalomtól”.<sup>8</sup>

## **Az alsólendvai sajtó és a vasút ügye**

A 130 éves lendvai sajtó kapcsán már utaltunk a vidéki lapok színvonalára, az egy-egy nyomda és lap körül csoportosuló szellemiség minőségére, zurnalisztikai kvalitására. Ezek általában nagy szóródást mutatnak egy lapon belül, hát még a magát vegyes tartalmúnak meghirdető Alsó-Lendvai Híradóban. Egy-egy probléma feltáró-elemző részleteiben azonban olyan korszerű, és ma is a provinciális gondolkodást és írást évtizedekkel meghaladó frissességet, tisztánlátást is tetten érhetünk, amely 100 évvel később is csodálatra méltó. Hogy a nyelvi készségről ne is szóljunk, melyből a mai publicisztika is tanulhatna!

Egy ilyen esetet az egyszerű, főnti képviselőtestületi ülés beszámolója kapcsán a regnáló kormány irányába fogalmaz meg a cikkírő: „Nékik is elsőrendű érdekük, s ma már határozott kívánságuk, hogy minél előbb egy fejlődő, élénk kereskedelmi várossal kerüljenek kontaktusba. A vasútépítés tervének az aktualitása érthető. Egyrészt az állam hihetetlen vagyont áldoz a munkanélküliek segélyezésére, másrészt az anarchia megelő-

---

<sup>8</sup> Alsólendvai Híradó, 1919. márc. 9-i szám.

---

zésének egyetlen eszköze a munka.” Ez az egyik szempont. A másik ok, hogy „Nagykanizsának létérdeke és mindennél fontosabb célja, hogy piacra tegyen szert, és ennek egyik feltétele az alsólendvai vicinális megépítése.”<sup>9</sup>

Az alsólendvai vasút ügyében Kolbenschlag Béla alispán a vasút kiépítésében részesedést vállaló felekről és a költségekről is szólt: „Az alsólendvai vasút terve már tíz éves. Annak idején a megye kilométerenként 6000, a város pedig 3000 korona hozzájárulást ajánlott fel. Ugyanakkor mások is felajánlották hozzájárulásukat, úgy, hogy a hiány mindössze egy millió korona körül járt. Annakidején az építkezésre elsőbbségi jogot is kapott egy építési vállalkozó, s hogy a terv csak terv maradt, ennek nagyrészt Nagykanizsa város hanyagsága az oka, mert „nem lépett fel kellő eréllyel és kitartással a kormánnyal szemben”.<sup>10</sup>

–Kérve kérjük a kereskedelmi miniszter urat, legalább attól az illúziótól ne fozson meg bennünket, hogy valamikor – egy, két, kilencven év múlva – megépül ez a régóta vajúdo vasút – kér, könyörög a zsurnaliszta.

Egy másik cikkben a késlekedő vasút ügyében magát az egyeztetett megyei okirat szövegét is közli a lap: Az okirat 22. §-a elrendeli, hogy a dunántúli, zalavölgyi és a Kőrmend–muraszombati helyi érdekű vasút részvénytársaság az okirat keltétől számított három hónap alatt egyesülni, a részvénytársaság pedig alapszabályait megfelelően módosítani tartozik. A határidő persze nevétséges, még akkor is, ha csak rendeletről van szó, mert az említett szakaszok – kevés kivételtől eltekintve – máig sem épültek meg, különösen, a mai Muravidékre vonatkoztatva pedig máig érvényesek.

## **Villamosítás és egyéb utópiák – meg nem valósuló álmok**

Dolgozatunk legvégén folytassuk a már megkezdett kalandozást a témák és utópiák világában, amik megfelelő politikai és történelmi széljárás esetén mára valósággá is válhattak volna. Ilyen pl. a Mura folyó vizének és erejének felhasználásáról szóló fejtegetés Bertalan Vince, budapesti tanár tollából. Ebben a vasúti hálózat kiterjesztésének kapcsán megállapítja: a Muraszombat–Kőrmend vasútvonal kétségen felül nagy gazdasági érdekeket

9 Alsólendvai Híradó, 1919. márc. 9-i szám.

10 Alsólendvai Híradó, 1911. aug. 20-ai szám.

---

van hivatva szolgálni. Muraszombatból kiindulva s a tótsági hegyek alján át a dombos őrségi vidéken áthaladva összeköttetést létesít Vas vármegye székhelyével és az ország központjával... Másrészről úgy gazdasági, mint a személyi forgalom tekintetéből mi sem volna természetesebb és megokoltabb, mint Regedétől Muraszombaton át Alsólendváig, sőt Alsólendvától Letenyén át Nagykanizsáig egy vasútvonalat létesíteni. Fejtegetéseiben azonban a kiépítés mellett a gőzmozdonyokat hamarosan felváltó villamos árammal működtetett szerelvényekben látja a megoldást. A jelzett vasúti hálózatot utóbb nem gőz-, hanem villamos erőműre cserélni fel, s egy újabb következtetés, „amely erőnek termelésére a Mura vize önként kínálkozik”. Mert ha lehetséges az Olaszországban és más országokban, miért ne volna lehetséges Magyarországon, ahol a Mura vize szerintem minden tekintetben megfelel azon feltételeknek, amik a villamos erő termelésére mechanikai és technikai szempontokból jogos követelések, „annál is inkább, mivel Magyarországon ez volna az első vízi-erőmű által termelt villamossággal”.<sup>11</sup>

A villamosítás időszakában az új, olcsóbb és gazdaságosabb erőforrás, a villamos árammal való üzemeltetés is képbe került: „És ha a szóban forgó vasút létesíthető, mi sem természetesebb, minthogy ugyanazon erőforrásból más ipari üzemek is létesíthetők volnának és pedig annyival inkább, mert az erőtermelés sokkalta kevesebbe kerülne, mint a gőzerő fejlesztése, amihez tudvalevőleg nagyon sok szén szükséges, és amely szén ha megvan is –bányásztatásánál és távolból való szállíttatásánál fogva sok költségbe kerül.” – érvel a lap. „Ha a történelmileg és gazdaságilag is egyaránt fejedelmi Duna is oly kiváló, termelésre alkalmas tulajdonságokkal bírna, mint a Mura, valószínű, hogy a tüzet és gőzerőt nélkülözhető gyárüzemeit és világítását, valamint vasúti útvonalait úgy a székesfőváros, mint a többi Dunamenti város a Duna vizének eleven ereje által termelt villamos erőre rendezné be”. Példának okáért az éppen befejezési szakaszába lépő Budapest–Gödöllő–Vác közötti villamos vasút ügyét hozza fel.

„Építsünk tehát vízerőműveket a Murára villamosság termelésére, már csak azért is, hogy az Alsólendva–Muraszombat határszéli villamos vasút minél előbb létesüljön, ami által több mint bizonyos, hogy az Alsólendván és környékén termelt kútúnó bor egyenes utat találna „Steyerországba” és tovább az északi

---

11 Alsólendvai Híradó, 1911. aug. 20-ai szám.

---

tartományokba, ahol pedig rendszerint szeretik a jó magyar borokat. Az volna azután a vasút és korántsem haladna oly lassan, mint haladnak a vicinális vasutak, amelyektől igaz, hogy nem lehet várni a Budapest–Bécsi vonatéhoz hasonló gyorsaságot, de amelyek sohasem érnek fel odáig, ahol a villamos erővel hajtott vasút a gőzüzemű vasutak fölött áll.”

Lendvának a múlt századfordulón az Alsó-Lendvai Híradó (Balkányi E. és Oszeszly V. szerk.)<sup>12</sup> már egy fejlett kereskedővárosi és turisztikailag is izgalmas és reményteljes jövőt jósolt. Nem kis csalódással kell megjegyeznünk, hogy a látnoki képességekkel is megáldott emberek víziói megvalósulásukat illetőleg mára már utópisztikus távlatokba helyeződtek át. Reménykedjünk, hogy a remény hal meg legutóbb!

---

12 Bence. Az Alsó-Lendvai Híradó a „hanyatlás” éveiben... 109–114. p.

---

## **Forrás**

Az Alsó-Lendvai Híradó és a Délzala helyi lap cikkei, beszámolói, elemző írásai

## **Irodalom:**

Bence Lajos: A muravidéki magyarság küzdelmei a sajtó- és szólásszabadságért a XX. században. In. Írott szóval, Esszék és tanulmányok, MNMI. Lendva, 2018.

Lendvai Kepe Zoltán: Fejezetek Lendva vasúttörténetéből. Lyndvamuseum16. sz. Galéria-Múzeum Lendva. 2020.

Bence Lajos: Az Alsó-Lendvai Híradó a „hanyatlás” éveiben. In: Az Alsó-Lendvai Híradó megjelenésének 130. évfordulójára. Lendvai könyvtár és Kulturális Központ. Lendva. 2020.



---

Dejan Süč

## Dolnjelendavski Judje in železnica

### Uvod

Ob obeležitvi tako pomembne zgodovinske prelomnice kot je 130. obletnica prihoda železnice v Dolnjo Lendavo, moramo prav gotovo ob samem procesu izgradnje železniške proge ustrezno predstaviti tudi družbene spremembe, ki jih je sam приход železnice prinesel. Da je bila železnica in z njo povezana železniška postaja resnično izjemnega pomena za družbo ob koncu devetnajstega stoletja, dokazuje tudi zapis o Dolnji Lendavi iz leta 1895, ki navaja, da je Dolnja Lendava velika občina v županiji Zala, ki je obenem sedež okrajnega glavarstva, sodišča ter davčne uprave. Ob tem ima občina še hranilnico, živahno tržnico z žiti, železniško postajo in pošto<sup>1</sup>.

Ob tem dejstvu je potrebno dodati tudi, da je priključitev Dolnje Lendave v železniško omrežje Kraljevine Ogrske izjemno pozitivno vplivala na različna področja gospodarskega turizma, kjer moramo na vsak način izpostaviti hitrejši razvoj gospodarstva, porast mobilnosti med prebivalstvom ter zametke turizma. Železnica, ki je imela pozitiven doprinos k celotni veliki občini in ne le mestu Dolnja Lendava, pa je v veliki meri omogočila tudi dodaten razmah in razvoj judovske skupnosti na območju Dolnje Lendave, saj so bili ravno Judje tisti sloj, ki je imel v pretežni lasti večino obrti ter trgovin in bil odločujoči dejavnik na področju gospodarstva v obdobju prihoda železnice, kar dokazuje tudi popis prebivalstva Dolnje Lendave v letu 1896<sup>2</sup>.

Mikrolokalna povezanost dolnjelendavskega judovstva in prihoda železnice do sedaj ni bila predmet resnejše in sistematične raziskave, zato sem se ob 130. obletnici prihoda železnice odločil raziskati in predstaviti ta segment zgodovinskega razvoja Lendave.

### Zgodovinsko ozadje

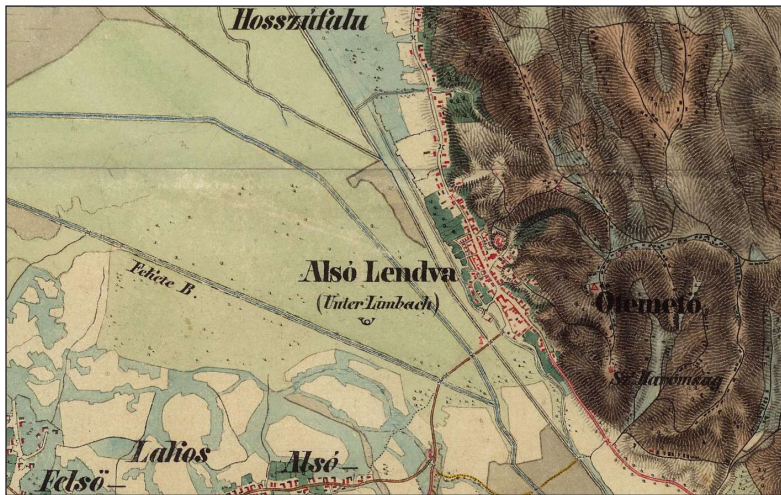
Dolnjelendavsko judovstvo je bilo v celotnem obdobju dualizma, torej med letoma 1867 in 1914, locirano predvsem na Glavni

---

1 A Pallas nagy lexikona, številka 11: Közép-Magyar, 1895, str. 396.

2 Fúss, N., Pataky, K., Alsó-Lendva nagyközség milleniumi emlékkönyve, 1896, str. III–XXX.

ulici v Dolnji Lendavi<sup>3</sup>, kljub temu da so mnogokateri judovski trgovci živeli tudi na vaseh, kjer so se preživljali kot trgovci na drobno in skrbeli za vsakdanje potrebe vaškega prebivalstva.



Slika 1: Dolnja Lendava na zemljevidu druge zemljiške izmere, ki je bila izvedena med letoma 1809 in 1869<sup>4</sup>.

Ta lociranost in specifika Dolnje Lendave kot pomembnega središča judovskega življenja v Habsburški monarhiji in kasnejši dvojni monarhiji Avstro-Ogrski ni naključna, saj je bilo mesto in njegova okolica vse od časov Rimljanov na križišču poti med zahodom in vzhodom ter severom in jugom. Prvi Judje so na območje Prekmurja prišli v začetku osemnajstega stoletja, v Dolnji Lendavi jih lahko prvič zasledimo v popisu judovskega prebivalstva iz leta 1725<sup>5</sup>. Občutnejša rast judovskih skupnosti do uvedbe dualizma leta 1867 je bila v veliki meri povezana s pridobitvijo posameznih privilegijev judovskih trgovcev s strani zemljiške gospode in dovoljenja za stalno naselitev v zameno za plačilo. Uvedba dualizma, razmah gospodarstva in postopna enakopravnost Judov na območju Kraljevine Ogrske pripeljata

3 Toš, M., *Zgodovinski spomin na prekmurske Jude*, 2012, str. 176.

4 Mapire.eu (URL: <https://mapire.eu/en/browse/country/secondsurvey/>), citirano 9. 11. 2020)

5 *Conscriptio Judaeorum, 1725–28, Comitatus Zaladiensis, Oppidum Alsó-Lendva*. Prepis popisov se nahaja v članku László Németha, *Zsidók Zalában a XVIII. század első felében*. V: *Zalai történeti tanulmányok 1994*. Zalai Gyűjtemény 35. Zalaegerszeg 1994, 17–32.

---

tudi do bistvenega povečanja judovske skupnosti v Dolnji Lendavi, ki je bila od leta 1849 tudi sedež tedaj ustanovljenega dolnjelendavskega okraja z vso pripadajočo administracijo in birokratskim aparatom<sup>6</sup>. Pogosto so bili del tega aparata tudi Judje, kot lahko ugotovimo v primeru dolnjelendavskih okrajnih zdravnikov dr. Samuela Moserja in dr. Móra Királyja.

Člani judovske skupnosti v obdobju dualizma (1867–1914) se v pretežni meri ukvarjajo s trgovino na drobno in debelo, izrazito plodno postane njihovo gospodarsko sodelovanje z ostalimi pomembnimi mesti v županiji, predvsem Zalaegerszegom, Nagykanizso ter Čakovcem.

V to obdobje sodi tudi pojav sledenja posameznih članov judovskih skupnosti, ki je izrazito viden na primeru dolnjelendavskega rabina Mosesa Schacherlsa, ki je bil sin rabina judovske skupnosti v Keszthelyu. Po njegovem imenovanju v Dolnji Lendavi leta 1861<sup>7</sup> se v mestu in okolici pojavi kar nekaj Judov iz Keszthelya, čemur se z lahkoto sledi predvsem preko matičnih knjig judovske skupnosti v Dolnji Lendavi.

Judovsko prebivalstvo je že pred izgradnjo dolnjelendavskega kraka železniške povezave v Kraljevini Ogrski bilo nadpovprečno mobilno, kar dokazujejo mnoge poroke dolnjelendavskih Judov v Budimpešti in na Dunaju. Obenem je tukaj potrebno dodati, da so bili Judje del nadpovprečno izobražene manjšine v mestu, in že zaradi tega je marsikateri od njih postal uradnik in bil v času Avstro-Ogrske premeščen v katero od ostalih mest dvojne monarhije, kar je še dodatno povečevalo njihovo mobilnost.

Toda resnične razsežnosti migracije dolnjelendavskih Judov postanejo jasne šele z izgradnjo železniške povezave leta 1890, pred tem so se za prevoz uporabljale večinoma kočije, prvi avtomobili na drugi strani prispejo v mesto šele v prvem desetletju dvajsetega stoletja.

## **Sprememba načina življenja**

Železniška povezava Dolnje Lendave je bila prav gotovo ena ključnih infrastrukturnih pridobitev mesta in okolice, ki je bistveno vplivala tudi na način življenja lokalnega prebivalstva.

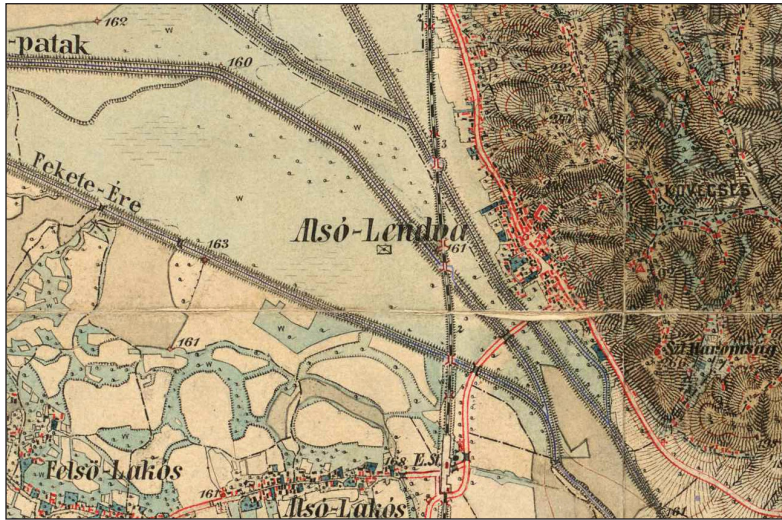
---

6 Farkas, G., A Dúnantúli településtörténete IV. 1867–1900, 1982, str. 179.

7 Fúss, N., Pataky, K., Alsó-Lendva nagyközség milleniumi emlékkönyve, 1896, str. 27.

Potek železniške trase je bil lociran v bližini starega mestnega jedra in zaradi umestitve železniške postaje jugovzhodno od mesta je prišlo do močnejšega razvoja tudi v južni smeri, pred tem sta bili poseljeni predvsem cesti v smeri Lentija in Nagykanizse. Sedaj je kot močnejše območje poselitve nastalo tudi območje ob cesti, ki je že pred izgradnjo železnice vodilo proti Murskemu Središču in dobilo ime Kolodvorska cesta ali madžarsko

Vasuti utca. Tudi dejstvo, da se je ulica poimenovala po železnici govori v prid pomenu nove pridobitve Dolnje Lendave leta 1890.



**Slika 2: Dolnja Lendava na zemljevidu tretje zemljiške izmere, ki je bila izvedena med letoma 1869 in 1887<sup>8</sup>.**

Z vidika judovske skupnosti novozgrajena železnica prinese neslutene možnosti razvoja trgovine in obrti, posamezniki so ob železniški postaji odprli skladišča (družina Graner), v naslednjem desetletju se v okolici železniške postaje zgradijo nove zgradbe, ki so večinoma služile trgovini, obrti in gostinstvu. Prav gotovo lahko vsaj posredno povečanje judovske skupnosti

<sup>8</sup> Mapire.eu (URL: <https://mapire.eu/en/map/thirdsurvey25000>, citirano 9. 11. 2020). Zanimivo je, da je bila tretja vojaška izmera zaključena leta 1887, torej tri leta pred otvoritvijo železniškega kraka, a je vendarle železnica že vrisana.

---

na prelomu stoletja pripišemo tudi odličnim prometnim povezavam in z njimi povezanimi priložnostmi za gospodarsko dejavnost. Z železnico se je obseg trgovanja povečal, obenem je bilo potovanje hitrejše, cenejše in tudi varnejše.

Po Trianonski mirovni pogodbi leta 1920 pride do zelo močnega gospodarskega sodelovanja s Čakovcem, kamor mnogo Judov preko železniške povezave tudi preseli svoje premoženje. Pretok tujcev v mestu postane vse večji, kot primer tega navedam izsek besedila iz časopisa Glasilo K.S.K. Jednote z dne 29. oktobra 1929<sup>9</sup>:

*»Zadnje dni je videti v Dolnji Lendavi tujce, ki vzbujajo po ne- navadni zunanosti splošno pozornost. To so poljski Judje. Kakor se sliši, se namerava večje število teh gostov sedaj naseliti deloma v Dolnji Lendavi, deloma v Murski Soboti in po drugih mestih.«*

Prihod železnice je vsekakor spremenil pogled judovskih prebivalcev na mobilnost in gospodarsko dejavnost, obenem pa povzročil prihod prvih sklenjenih skupin turističnih obiskovalcev, ki so za svoja potovanja uporabljali tedaj najsodobnejši način prevoza – vlak.

## **Generator družbenega življenja**

Zlato obdobje dolnjelendavskega judovstva, ki v veliki meri sovpada z obdobjem dualizma med letoma 1867 in 1914, pogosto povezujemo z meščanskim načinom življenja, ki je imel svoje konkretne in vsem vidne posledice v kulturi, slogu oblačenja in novih navadah, ki so se ravno po hitrih informacijskih kanalih, med katere moramo šteti časopise, širili po celotnem območju Avstro-Ogrske monarhije.

Posebno vlogo pridobi družbeno življenje in z njim povezan razmah gostiln, ki jim lahko na območju Dolnje Lendave, v določenih primerih pa tudi okoliških vasi<sup>10</sup>, sledimo vse od srede

---

9 Glasilo K. S. K. Jednote, 22. 10. 1929, str. 6.

10 Ob gostilnah v mestu je v drugi polovici devetnajstega stoletja prišlo tudi do porasti meščanic gostiln in trgovin na drobno v vaseh. Kot take je potrebno izpostaviti gostilno Davida Sterna v Dolnjem Lakošu, gostilno in trgovino Turnauer Béle na Hotizi in gostilno in trgovino Adolfa Büchlerja v Genterovcih.

---

devetnajstega stoletja. Z izgradnjo železnice in njo povezano porastjo pomena Kolodvorske ulice, ki postane glavna povezava prispelih gostov s tradicionalnim središčem Dolnje Lendave, se pomembne gospodarske dejavnosti namestijo tudi ob sami ulici. Med temi dejavnostmi je potrebno izpostaviti skladišča, trgovine, obrtne delavnice obdelovalcev železa ter nenazadnje tudi gostilne.

Med dejavnostmi, ki so v letih po izgradnji železnice zrasle na območju železniške postaje in Kolodvorske ulice je potrebno izpostaviti gostilno Sándorja Blaua ob železniški postaji<sup>11</sup>, trgovino z mešano robo in kožo Jenőja Schöna nasproti železniške postaje<sup>12</sup> ter gostilno Jánosa Deutscha na Kolodvorski ulici<sup>13</sup>.

---

11 Alsólendvai Híradó, 15. 12. 1912, str. 6.

12 Alsólendvai Híradó, 17. 12. 1916, str. 6.

13 Alsólendvai Híradó, 20. 5. 1917, str. 6.

---

## Viri in literatura

Alsólendvai Híradó, letnik XVII., šte. 50, 15. 12. 1912.

Alsólendvai Híradó, letnik XXI., šte. 51, 17. 12. 1916.

Alsólendvai Híradó, letnik XXII., šte. 20, 20. 5. 1917.

Glasilo K. S. K. Jednote, letnik 15, šte. 34. 22. 10. 1929.

Mapire.eu (URL: <https://mapire.eu/en/browse/country/secondsurvey/>, citirano 9. 11. 2020).

Mapire.eu (URL: <https://mapire.eu/en/map/thirdsurvey25000>, citirano 9. 11. 2020).

A Pallas nagy lexikona, šte. 11: Közép-Magyar, Budapest, 1895.

Farkas, Gábor, A Dúnantúl településtörténete IV. (1867–1900), Veszprém, 1982.

Fúss, Nándor, Pataky, Kálmán, Alsó-Lendva nagyközség milleniumi emlékkönyve, Nagykanizsa, 1896.

Toš, Marjan, Zgodovinski spomin na prekmurske Jude, Ljubljana, 2012.



---

Halász Albert

## Huzza a sparhet a sifonyért

A vasút kiépítése Lendva-vidéken kétség kívül óriási lendületet hozott az élet szinte minden területén. A régóta tervezett, majd 1890 októberében megnyíló vonal az 1889-ben induló Alsó-Lendvai Híradó c. hetilapban gyakran felmerülő téma volt. Magáról a megnyitó napjáról is különszámban adtak bő beszámolót.<sup>1</sup> De vajon hogyan fogadták a hétköznapi emberek az addig nem látott masinériát? Erről kevés forrásunk van, mindenekelőtt a szájha-  
gyományra alapozhatunk. A kilencvenes években gyűjtés során adatközlőktől is többször hallottam, hogy a lakosiak a vonatot látva azt mondák, hogy „huzza a sparhet a sifonyért”. Ezzel csúfolták a lakosiakat, ugyanis a vonatállomás közvetlen közelében, néhány száz méterre kerül el Alsólakos, majd Felsőlakos. Ezért maradt rajtuk ez a falucsúfoló. „Amiko mégépitöttik a vasutat Léndván, mentek lakosiak szekerre ara, asztá látták a mozdonyt. Aszonta a kocsis: nézzitök, huzza a sparhet a sifonyért!”<sup>2</sup>

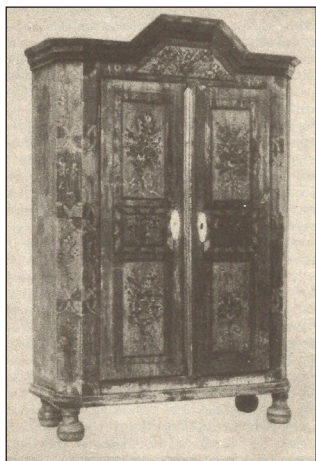
Amennyiben megvizsgáljuk, miről is van szó, megállapíthatjuk, hogy a 19. század végén, az Alsólendván közlekedő vonatot a kor nem is olyan régi, két újításához hasonlították. A sifonyér ill. sifonér, sifon kifejezés jelentése ruhás-, fehéreneműs szekrény, tehát tárolóbútor. A neve francia gyökerekre utal, német közvetítéssel került a magyar nyelvbe.<sup>3</sup> A paraszti társadalomban a 18. sz. végétől jelenik meg, a 19. sz. derekáig csak a Dunántúlon, kismértékben a Duna–Tisza közén terjedt el.<sup>4</sup> Muravidéken ennél is később. A *staférungot*, amit a lányoknak egyedül kellett elkészíteniük, ezen a vidéken is a korábban használt menyasszonyládába rakták. Felsőlakosban hat konyharuha, hat törölköző, aszalterítő, lepedő, zsák és ponyva került bele. Ezt vitte magával a házasságkötés után. Ahol már volt, ott a sifonyert rakták meg ruhával, azaz a menyasszony kelengyéjével, állítják a 20. század első felében született Lendva-vidéki adatközlők. Gyakran csak az elejébe tették, hogy lássák, hogy van benne valami, hátul üres volt. A vagonokat tehát a viszonylag ehhez az újonnan terjedő szekrényhez hasonlították.

1 Alsó-Lendvai Híradó 1890. október 26. (2. évf.), 43. sz. Melléklet.

2 Halász 1994.

3 Etimológiai szótár.

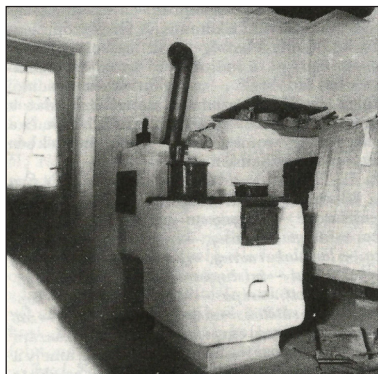
4 Magyar Néprajzi Lexikon.



**Szekrény dúsan virágozva  
(Somogyigal, Somogy m., 1846.) Bp.  
Néprajzi Múzeum.**

Forrás: Magyar Néprajzi Lexikon.

A *sparhet*, vagy *sparherd*, *masina*, *spór* stb., azaz az általában a konyhai takaréktűzhely esete is hasonló. Eredetileg vályogból, nyerstéglából, téglából építették, részben lehetett kályhacsempéből, csempéből rakott, vaslemez tetejű, de a füstös konyhában eltérő kemencétől zárt tűzhelyű volt, és a füstöt kéményen keresztül vezették el. Későbbi változataiban fémből készült, kisipari vagy gyári vaslemez anyagú, zománczott kivitelezésben is ismerték. Mindegyik változatánál az a lényeges, hogy a füstöt kürtön keresztül vezették a kéménybe. A tradicionális életterek 19. századi bomlásához hozzásegített a sparhet is, hiszen a sütő-, főzőalkalmatosság az ipar fellendülésével a 19. század 2. felében terjedt erőteljesen. Részben hozzásegített a füstmentes főzőterek kialakulásához is, másrészt megszüntette a szobák kemencés fűtését, így azok fűtésére, melegítésére is



**Falazott takaréktűzhely  
és kenyérsütő kemence  
a konyhaajtó melletti  
szobasarokban (Ócsa, Pest m.,  
1960-as évek).**

Forrás: Magyar Néprajzi Lexikon.





**Vagon a lendvai vasútállomáson. A fénykép 1919 körüli.**

**Forrás: Lendava nekoč – Lendva a múltban, Facebook**  
(Viktor Hranilović tulajdona).

A falucsúfolók között az alábbi, rigmusba szedett szöveg is értékes adattal szolgál:

„Lót fogatu két lakos.  
Nádnevelü Gyertyános.  
Sárképü Kapca.  
Pozsár fogu Kót.  
Hossziszoknya Hodiza.  
Rövidszoknya Palina“<sup>8</sup>

Az adatközlő elmondása szerint a Lakosra vonatkozó sort úgy kell értelmezni, hogy a lakosiak, közel lévén a vonatállomás, főleg fuvarozással foglalkoztak, sokan tenyésztettek lovakat. Főleg Muraszombat irányába folyt a szállítás. Amint tudjuk, a tervezett belatinci, muraszombati vasúti ág nem épült meg, csak terv maradt.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Halász 1994.

<sup>9</sup> Halász 1994, 178–187.

Valóban, Alsólakos, Felsőlakos, ahol több kovácsműhely is működött, híres volt a lovas fuvarosairól, no meg a lakosi bicskásokról. A legények között, főleg ha máshonnan érkeztek, hírhedtek voltak a verekedések. A teherbírásuk miatt főleg a nagytestű, hidegvérű muraközi tájfajtájú lovakat részesítették előnyben.



**Horvát József, „Nóta Jóska“, fuvarozó lován, szántáshoz is használták.**

Forrás: saját gyűjtés, 2008., Felsőlakos.

ra akarták főemenyi. Ezután mongyák, hogy a gyertyánosiak a halottakat föcsinyállák!<sup>10</sup> Már mint teherbe ejtik. Az esemény a közlés szerint bizonyára a vasútállomás megépülése előtt történt. A falunak ma már saját temetője van.

A szájhagyományon kívül az írott közlések is jó forrásnak bizonyulnak, melyek pl. a korabeli sajtóban szép számmal akadnak. Hírt adnak a vasút kiépítésének terveiről, indoklásairól, sürgetéséről, a kubikosokról, az építés közbeni balesetéről,

A vasút lassan a mindennapi élet része lett, események fűződtek hozzá, vagy éppen emlékek. Alsó-, majd Felsőlakos után Gyertyános település található. Őket úgy csúfolják, hogy „Föcsinyállák, mind a gyertyánosiak a halotttyikat. Gyertyánosba valamiko nem vót temetü. Fő a Szentháromságho vittik mindig a halottakat etemetnyi. Ecce küöntött a Mura, akko is valaki meg hat. Ugye, csinyátak neki deszkábu koporsut, abba vittik, kocsin. Ott, ahun mast a vonatállomás van, a víz ollan méll vót, hogy elérte a koporsu fenekit. Nem akarták, hogy hát vizes lögyön a halotttyik, asztá szót egyik: „Embörök, fő kö csinyányi a halottat!” Persze, ők csak magasabb-

10 Halász 1994.

---

egyéb eseményekről, majd a vonatbalesetekről. És hogy milyenek képzelték el a vonatot? Azt a munkálatokról adott közlések egyikéből is megtudhatjuk: „Most már az állomások és egyéb épületek alapjait rakják le, s a Mura hidat készítik, s remélhetjük, hogy midőn majd a fák most fakadó leveleiket elhullatják, egy uj e vidéken még nem látott füst okádó szörnyeteg fog határunkon végig robogni, maga után vonva a kocsik egész sorát, s jámbor házi állatainkat sok hosszú és terhes uttól kiméli meg.”<sup>11</sup> A megnyitás napján délután egy órától a tűzoltóság zenekarával fogadták az *indóház*, azaz a vasútállomás melletti réten kialakított téren a vendégeket, a díszített helyszínen mindegyik asztalnál egy-egy alsólendvai hölgy volt a háziasszony. Innen a megnyitóra kocsikkal indultak, az állomáson zászlókkal díszített diadalkaput állítottak. Fél hét körül mozsarak elsütésével jelezték a vonat érkezését. A magasrangú vendégeket ünnepi beszédekkel fogadták, a helyiek megkoszorúzták a vonatot, majd mintegy száztíz fős ünnepi vacsorán vettek részt a meghívott vendégek és a helyi előkelőségek, polgárság, iparosok. A vacsorát sűrű pohárürítéssel ünnepi beszédek, tósztok kezdték, majd pezsgők durrogása követett. A társaság a „...legvidámabb hangulatban maradt együtt a késő éjjeli órákig”, egyesek egészen hajnalig.<sup>12</sup> Hasonlókról számol be a Muraköz is, onnan megtudhatjuk, hogy a vidék lakossága tömegesen vett részt a megnyitón: „Az állomáshoz közel tengernyi nép táborozott a szabadban. A vigan lobogó őrtüzek, sátrak zenekarok, körülöttük, a lelkesen éljenző és mulató lendvai és vidékbeli lakosság ezernyi tömege egy nagy felkelő táborhoz hasonlított. A város népünnepélyt rendezett, évtizedes óhajának megvalósulása fölötti örömeiben; ősi szokás szerint áldomást ivott.”<sup>13</sup> Stb. A vonat tovahaladtával „A Mura hidjánál is nagy néptömeg éljenzett. A fellobogózott csinos vasúti híd görögtüz-fénnyel volt kivilágítva. A folyó muraközi partján megállott a vonat; a miniszter leszállott és megtekintette a fényben uszó hidat. Sötét volt, midőn Muraközön végig robogott a vonat, mégis érdekes látvány ujjult meg többször. A vonat mentén disz tüzek égtek, mellettök a közeli falvak lakói éljeneztek és mozsaraztak.”<sup>14</sup> Az emberek tehát kíváncsiskodva

---

11 Alsó-Lendvai Híradó 1890. április 13. (2. évf.), 15. sz. 1.

12 Alsó-Lendvai Híradó 1890. október 26. (2. évf.), 43. sz. Melléklet.

13 Muraköz 1890. október. 26. (7. évf.), 43. sz. 1.

14 Muraköz, 1890. október 26. (7 évf.), 43. sz., 1.



várták a vonatot, nyilván a legtöbbször ilyen „füstöt okádó szörnyeteget” még nem látott. A miniszter egyébként a vasúti hídnál az újszerű vasbeton pillérekre volt kíváncsi. A vonat súlyát, a Mura áradásait, sebes sodródását, örvényeit kibírták, de az 1941-es, a visszavonuló szerb katonaság aknáit már nem.



**A kép hátlapján: 1941.**

Forrás: saját gyűjtés, 2013., Hosszúfalu.

Érthető is a lakosság lelkesedése az új vívmányt illetően, hiszen a vasútban a fejlődés zálogát látta ugyanúgy, mint más, addig elzárt vidék: „A göcseinek nevezett vadregényes vidék a mai napon üli ujjászületése napját. Össze lesz kötve a megyénkben áthúzódó többi vasúti vonallal és ezek által a nagyvilággal. A földmivelés, kereskedés, ipar és cultura céljainak hozzáférhetővé lesz téve s a vonal mentén stagnáló községek virágzókká, nagyokká, gazdagokká lehetnek. Csak értsék meg azok a korintó szavát és a vasutat saját hasznukra tudják fordítani!”<sup>15</sup>

Nem mindenki örült azonban a fejlődésnek. 1888. decemberi keltezéssel Hunfalvy Pál elnök és Hermann Antal jegyző neve feltüntetésével több helyen „Felhívás. Magyarországi néprajzi társaság alapításának ügyében” c. cikket tesznek közzé, sürgetve a néprajzi szerveződést. A felhívást 1889 februárjában az Alsó-Lendvai Híradó is közli. Ebben mindjárt az elején, a második bekezdésben a szerzők megállapítják, hogy a népi kultúra napról napra halványodik, pusztul, eltűnnek a szájhagyomány útján

<sup>15</sup> Muraköz, 1890. október. 19. (7. évf.), 42. sz. 1.



terjedő mesék, babonák, nóták, az ősi szokások és eszközök, a néphagyomány kincsei stb. és leszögezik: „Minden új vasutvonal irtó csapás a népiség erdejében. S mindaz, a mi különben üdvös a nemzet szükséges haladására nézve, épen átalakító hatásánál fogva romboló az ősi népiség terén: közlekedés, ipar, iskola, könyv, újság stb. s a fajkeveredés is.”<sup>16</sup> Még Bellosics Bálint, az egykor lendvai lakos is 1913-ban a Bács-Bodrog megyei sokácok kutatásairól írva azt mondja, hogy a vasúti vonalakkal behálózott részeken a modern élet kisebb mértékű pusztítást végzett. A sokácok is szakítottak a szarvasmarhatenyésztéssel és a halászó és vadászó életmóddal, és áttértek a fölművelésre.<sup>17</sup> Pedig Bellosics volt az, aki 1914-ben az első parasztlíceumok, népfőiskolák elindítója volt, és maga is előadásokat tartott a korszerű gazdálkodásról a nagyobb terményhozam biztosításáért. Azóta ez a szemlélet persze a néprajz berkeiben messze nem állja meg a helyét, de akkor a vasút szerepét egyes néprajzkutatók így látták.

A lendvai vasút teljes történelme még gazdag kutatnivalót tartogat, történjen az néprajzi vagy más szempöngböl. 130 év alatt ugyanis számtalanszor gurult el a város mellett vonat. Lényegesen befolyásolta a várost és környékét, nem csak a megérkezése, de a vasúti forgalom részbeni szünetelése, újraindítása, vagy megszüntetése is.



Forrás: saját gyűjtés, 2013., Hosszúfalu.

<sup>16</sup> Alsó-Lendvai Híradó 1889. február. 10. (1. évf.), 5. sz. 1.

<sup>17</sup> Bellosics 1913.

---

## Irodalom

Bellosics Bálint

1913 Adatok a bácsbodroghelyi sokácok tárgyi néprajzához. Néprajzi Értesítő XIV. évf. 297–300.

Filep Antal

1982 *takaréktűzhely* címszó. Ortutay Gyula (főszerk.): Magyar Néprajzi Lexikon 5. kötet. Akadémiai Kiadó, Budapest, 156–157

Halász Albert

1994 Falucsúfolók a Muravidékről. Szövegelemzés. Néprajzi látóhatár (3. évf.), 3–4. sz., 178–187.

K. Csilléri Klára

1987 *szekrény* címszó. In: Ortutay Gyula (főszerk.): Magyar Néprajzi Lexikon 4. kötet. Akadémiai Kiadó, Budapest, 624–625.

Zaicz Gábor (főszerk.)

2006 *sifon* és *sparhelt* címszavak. Etimológiai szótár. Magyar szavak és toldalékok eredete. Tinta Könyvkiadó, Budapest.

Kepéné Bihar Mária – Lendvai Kepe Zoltán

2015 Az alsólendvai vasút 125 éve. *Lindua* (9. évf.), 17. sz. 12.

Az egyéb források teljes adatokkal a lábjegyzetekben és a kép-aláírásokban találhatóak.



---

## Avtorji prispevkov A kötet szerzői

- **Dr. Bence Lajos** – ukvarja se z zgodovino tiska in literarno zgodovino/sajtó- és irodalomtörténész.
- **Dr. Göncz László** – zgodovinar, znanstveni sodelavec Inštituta za narodnostna vprašanja/történész, a Nemzetiségi Kutatóintézet munkatársa.
- **Dr. Halász Albert** – etnolog, direktor Knjižnice – Kulturnega centra Lendava/néprajzkutató, a Lendvai Könyvtár és Kulturális Központ igazgatója.
- **Klein, Armin** – predsednik društva Nova Radgonska železnica (Neue Radkersburger Bahn)/a Nova Radgonska železnica (Neue Radkersburger Bahn) egyesület elnöke.
- **Prof. Dr. Majdán János** – rektor emeritus Pécs-Baja/ zaslužni profesor Pécs-Baja.
- **Süč, Dejan** – sodelavec Knjižnice – Kulturnega centra Lendava/történész, a Lendvai Könyvtár és Kulturális Központ munkatársa.
- **Šövegeš Lipovšek, Gordana** – arhivska svetovalka, Pokrajinski arhiv Maribor/főlevéltáros, Maribori Területi Levéltár.
- **Mag. Štesl, Jurij** – sodelavec Pomurskega muzeja Murska Sobota/a Muraszombati Területi Múzeum munkatársa.







KKC Lendava - Lendvai KKC

0,00 €