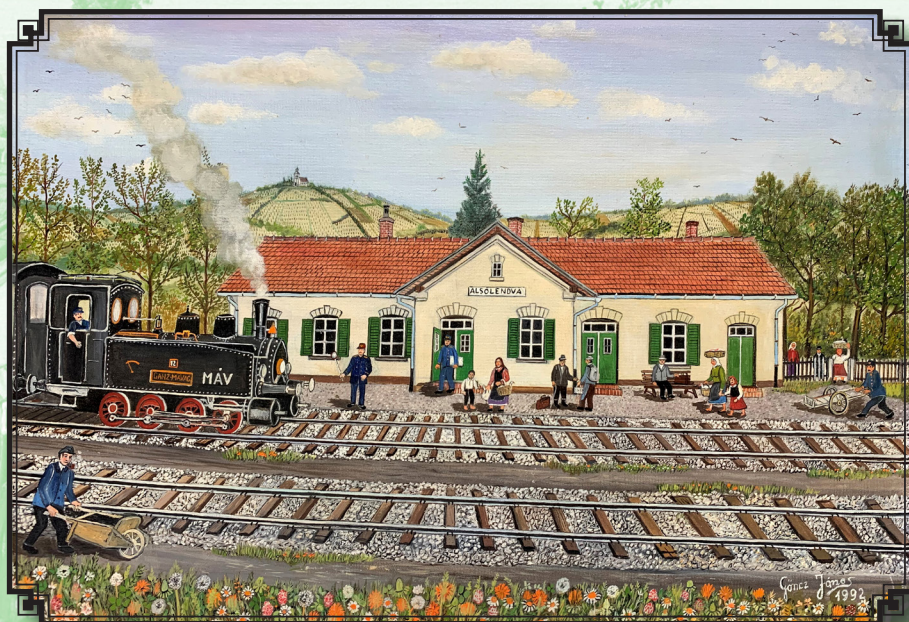


# A lendvai (alsólendvai) vasút 130. évfordulója



130. obletnica železnice  
v (Dolnji) Lendavi



A lendvai (alsólendvai) vasút  
130. évfordulója

130. obletnica železnice  
v (Dolnji) Lendavi



Knjižnica – Kulturni center Lendava  
Lendvai Könyvtár és Kulturális Központ



# A lendvai (alsólendvai) vasút 130. évfordulója

## 130. obletnica železnice v (Dolnji) Lendavi

Szerkesztő  
Urednik

Halász Albert

Lendava  
Lendva  
2021

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

*Konferenco in izid zbornika sta podprla A rendezvényt és a kiadást támogatták* Občina Lendava – Lendva Község in/és Lendva Községi Magyar Nemzetiségi Önkormányzati 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 Fordítók* Zavašnik, Nina iz nemškega v slovenski jezik/németből szlovénra Varga, Ines, madžarski in slovenski prevodi/magyar és szlovén fordítások

*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, Lendava

CIP - Kataložni zapis o publikaciji  
Univerzitetna knjižnica Maribor

625.1(497.4Lendava)(091)(082)

A LENDVAI (alsólendvai) vasút 130. évfordulója = 130. obletnica železnice v (Dolnji) Lendavi / szerkesztő, urednik Halász Albert ; [prevajalki Zavašnik Nina, Varga Ines ; slikovno gradivo izdajatelj in navedeni viri]. - Lendava : Knjižnica - Kulturni center = Lendva : Lendvai Könyvtár és Kulturális Központ, 2021

ISBN 978-961-90887-8-4  
COBISS.SI-ID 88892675

---

## Tartalom

### Vsebina

- 7 Előszó/Predgovor k zborniku
- 9 **Majdán János**  
Načrti razvoja železnice in realnost v Kraljevini  
Ogrski do 1918
- 21 **Klein, Armin**  
A radgonai vasút
- 27 **Šövegeš Lipovšek, Gordana**  
A Goričkói Mariska
- 50 **Majdán János**  
Železnica lokalnega pomena Ukk–Čakovec
- 79 **Göncz László**  
Nezgrajena »dolnjelendavska železnica«  
Načrtovane železniške povezave v Prekmurju v  
obdobju 1919–1920
- 88 **Štesl, Jurij**  
A Muraszombat – Ljutomer – Ormož vasútvonal:  
Muravidék forgalmi rendszerének csatlakoztatása  
a SzHSz királysághoz
- 103 **Bence Lajos**  
Letni časi so se menjavali: prišla je gosenica,  
peronospora, a železnica ...  
Ob 130-letnici dolnjelendavske železnice
- 114 **Süç, Dejan**  
Az alsólendvai zsidók és a vasút
- 121 **Halász Albert**  
»Vleče šporhet šifonjero«
- 131 A kötet szerzői/Avtorji prispevkov





---

## 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 jubileumi év októberében – a járványhelyzet miatt virtuális térben, videokonferencián keresztül – a 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 előadások ebben a kiadványban fordításokban jelennek meg. Bevezető előadással nyílik a tanulmányok sora, melyek keresztmetszetet adnak Lendva és környéke vasúti történelméből.

*A szerkesztő*

## Predgovor

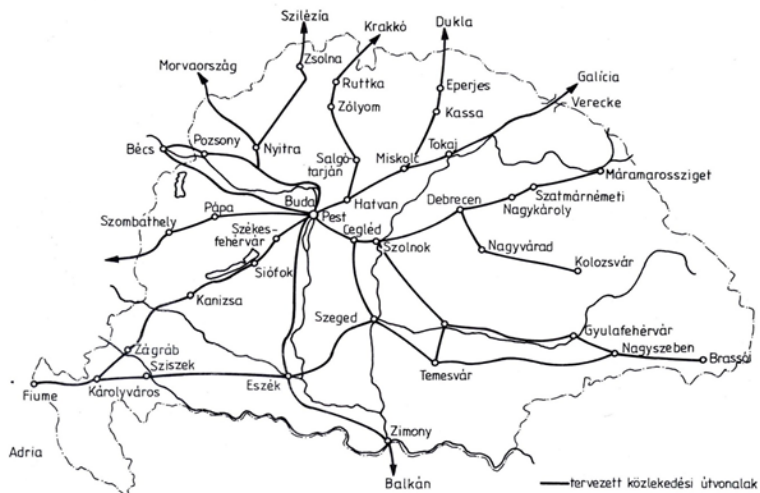
19. oktobra 2020 je minilo 130 let, odkar je v Lendavo uradno prispel prvi vlak. S tem se je uresničila dolgoletna želja Lendavčanov, železniška povezava med Ukkom in Čakovcem. Slovensnost je potekala z velikim pompom, o podrobnostih je poročal tudi krajevni časopis. V letu jubileja smo oktobra zaradi 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 prevodih. Serija študij, ki predstavljajo presek železniške zgodovine Lendave in okolice, se začne z uvodnim predavanjem.

*Urednik*



## Náčrti razvoja železnice in realnost v Kraljevini Ogrski do 1836

Madžarska politična elita je v Bratislavi leta 1836 razpravljala o prvem železniškem zakonu, ki je bil sprejet nekaj dni pred zaprtjem parlamenta. Predlagali so povezovanje določenih glavnih prometnih smeri Pešte–Bude z državnimi mejami. 13 glavnih smeri je zajemalo najpomembnejše povezave, niso pa določale ne točne trase ne graditelja. (1. slika) Takratni odločevalci so videli rešitev v naložbah zasebnega kapitala, saj zakladnica ni imela na voljo sredstev, ki bi jih lahko namenila razvoju železnice. Menili so, da je izvedljiva tudi izgradnja železnice s konjsko vprego, kot je bilo to pri prvi progi Habsburškega Cesarstva na relaciji Linz–Budweis (Česke Budejovice).



### 1. slika XXV. člen Zakona o privatnih podjetjih, ki povečujejo javne državne dobrine in trgovino iz leta 1836.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> XXV. člen Zakona o privatnih podjetjih, ki povečujejo javne državne dobrine in trgovino iz leta 1836.

---

Po sprejetju zakona se je začela izgradnja prve madžarske železniške proge, ki se je uresničila 1. junija 1846 med Bratislavo in Nagyszombatom z veliko cenejšo konjsko vprego, od konca leta pa so vlaki večkrat dnevno vozili do kraja Szered (slovaško: Sered'), ki leži na obrežju reke Vág (slovaško: Váh). 64,5 km dolga normalnotirna železniška proga je povezovala majhna mesta, ki so ležala severovzhodno od mesta kronanj (Pozsony, slovaško Bratislava). Medsebojni promet med trgi, ležečimi pri vzhodnem vznožju Malih Karpatov, je poleg prevoza vina iz tamkajšnjega vinorodnega okoliša do bratislavskih porabnikov obsegal tudi prevoz lesa, ki so ga po reki Váh spustili do Szereda. Na podlagi podobnih načel se je organiziralo Centralno železniško podjetje (Középponti Vasúttársaság), to je že imelo vlake na parni pogon. Povezave od Pešte do Váca oziroma do Szolnoka so predstavljale končni cilj dela dunajske povezave, vendar sta bila izgrajena le ta dva odseka. Nedvomno pa moramo opozoriti na to, da je ta družba svoje železniške naložbe lahko utemeljila z denarjem domačega podjetniškega kroga, ki se je zbral okoli Mórica Ullmanna, živečega na Madžarskem, v času obdobja reform obogatelega trgovca s kmetijskimi pridelki, ki je bil dober poznavalec tukajšnjih razmer in predstavnik zelo vplivne židovske kapitalne skupine. Na velik ugled njihovega vodje je nakazovalo to, da je dobil plemiški naziv, po drugi strani pa je imel izvrstne odnose z dunajsko podružnico banke Rothschild in je posledično imel neomejeno finančno kritje iz Frankfurta. Do revolucije odprte – in po navadi malo omenjane – parne železnice med Bratislavo ter državno mejo oziroma med Sopronom ter državno mejo, so pomenile majhno razvejanje cesarske mreže, zgrajene za oskrbo Dunaja.

## Zasebne družbe – do leta 1848

Osrednja železnica (Középponti Vaspályatársaság)

Pešta–Vác (33 km)

Pešta–Szolnok (99 km)

Bratislava–Marchegg (17 km)

Železniška družba Sopron Dunajsko Novo mesto Sopron–  
državna meja (27 km)

Železnica s konjsko vprego Bratislava–Nagyszombat (64 km)

**Celotna dolžina železnice: 220 km<sup>2</sup>**

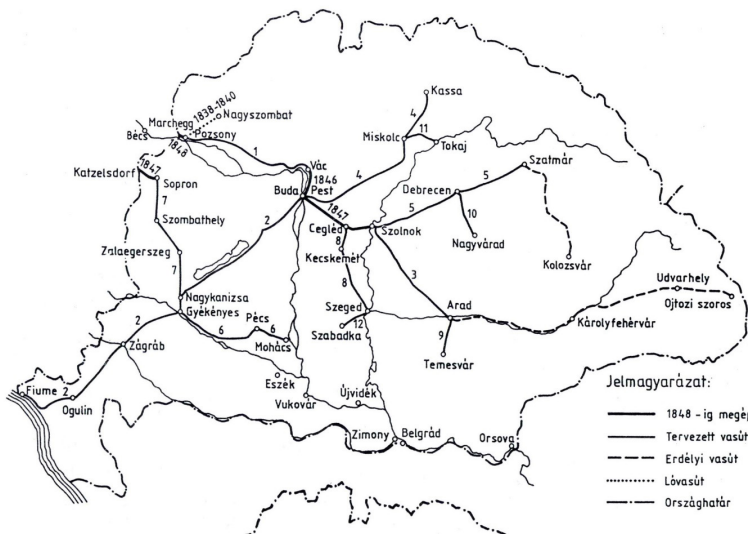
---

2 Podrobni povzetki o gradnjah madžarskih železnic: Magyar vasúttörténet 1–4. Glavni urednik: dr. László Kovács, Budimpešta, 1995–1996. János

Prve madžarske proge so bile zgrajene z zasebnim kapitalom, na mestih starih prometnih poti, vendar v prvi vrsti niso služile interesom državnih mrež, temveč interesom kmetov ter potnikov iz manjših regij.

## 2 Celovit načrt razvoja prometa ter ministrstvo grofa Istvána Széchenyija

Po takšnih predhodnih dogodkih je v Bratislavi, 25. januarja 1848 izšla tiskana knjiga z naslovom »Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről (Predlog rešitve madžarskega prometnega vprašanja)«, ki je dvignila veliko prahu. Njen avtor ni bil nihče drug kot »... najmanjši, vendar najzvestejši sluga globoko spoštovanih združenih državnih redov, grof István Széchenyi«. (2. slika)



2. slika Železniška mreža načrta za izboljšanje prometa grofa Istvána Széchenyija (1848)<sup>3</sup>

To je prvi takšen načrt izboljšanja prometa, v katerem so v ospredju interesi celotne države in v katerem se je izoblikovalo stališče glede omrežja. Grof je pretrgal z vsemi do tedaj preiz-

Majdán: A közlekedés története Magyarországon, Pécs, 2014.

3 »Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről (Predlog rešitve madžarskega prometnega vprašanja) Bratislava, 1848.

---

kušenimi realizacijami v Evropi. Po eni strani je želel povsem zavedno razviti Budimpešto – katere ime je Széchenyi od leta 1831 dosledno uporabljal skupaj, prej Budim in Pešta – kot kontrapunkt Dunaju. Po drugi strani je želel s postavitvijo mesta v ospredje, poleg organiziranja nacionalnega trga, rešiti tudi naloge kulturne prestolnice, povedano drugače, njegovi načrti niso bili povezani samo s prometnimi zadevami. Poleg tega je v mreži redno govora ne samo o izgradnji železniških prog, pač pa tudi o razvijanju cest, ki so povezane s postajami, in izgradnji plovnihi poti. Podlaga za le-te so bile stare glavne ceste, ladijske poti, pozornost pa je namenil blagovni menjavi med večjimi regijami, saj je upal, da se bo ta začela, ter pomorskemu izvozu. Na koncu je pretrgal z vsemi dotedanjimi izvedbenimi praksami, ker je menil, da je vlaganje v železnico državna naloga, ne pa prilagajanje željam ter trasiranju zasebnega kapitala, saj se lahko le tako zagotovi popolno izvajanje vidikov nacionalnega gospodarstva.

Széchenyi je kot vodja strokovnega oddelka prvega odgovornega madžarskega ministrstva naredil vse za izvedbo tega grandioznega programa.<sup>4</sup> Začel je z državnim prevzemom Osrednje železniške družbe (Középponti Vasúttársaság), ki je delovala z velikimi težavami, v redko omenjenem prvem civilnem proračunu pa je z zagotovitvijo kapitala v vrednosti 10 milijonov načrtoval pospešitev izgradnje železniške mreže. Pri tem delu je bil njegov dostojen partner finančni minister, Lajos Kossuth, ki je izvrstno pripravil – ravno s pomočjo omenjene bančne skupine Ullmann-Rothschild – izdajo madžarskih obveznic na frankfurtski borzi. Iz te kapitalske injekcije bi imeli sredstva tudi za razvijanje prometnega omrežja, vendar zaradi splošno znanih vojaških dogodkov ni moglo priti do novembrske finančne akcije.

### **3 Razvoj cesarskega omrežja (1849–1867)**

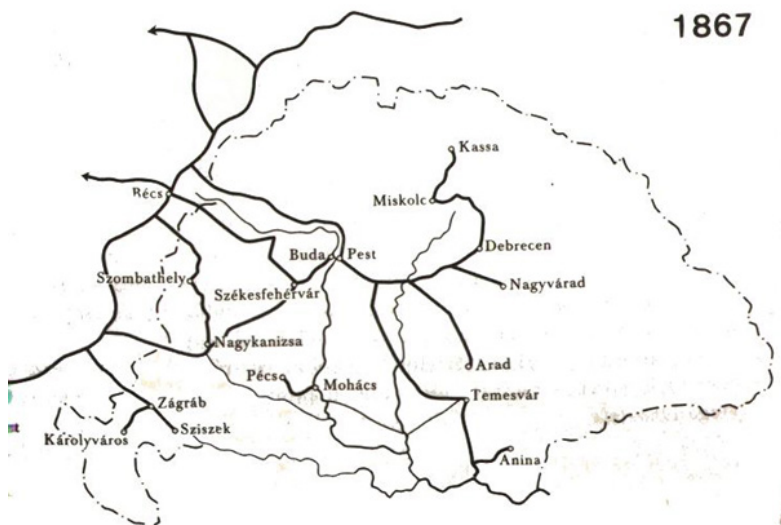
Széchenyijeva ideja je imela tako velik vpliv na takratne strokovnjake ter politične voditelje, da je grof sicer zaradi živčnega zloma bil na psihiatriji v Döblingu, vendar pa je dunajski minister njegova stališča v polni meri sprejel za svoja. Z razvojem cesarstva se je od leta 1851 ukvarjala zakladnica, vse proge so delovale v državnem železniškem sistemu (3. zemljevid). Razlika se je pokazala

---

<sup>4</sup> Strokovni oddelek, ki ga je Széchenyi vodil do 4. septembra, je deloval pod imenom Ministrstvo za javna dela in promet.

la v tem, da je nova državna mreža pomagala pri izvozu madžarskih kmetijskih pridelkov, vendar ne na Reko, temveč v Trst, na drugi strani pa center železniškega sistema ni bila Pešta, temveč Dunaj. Trasiranje poti je sicer upoštevalo nekdanje cestno omrežje, vendar so, zaradi pomembnosti za zakladnico, razmišljali o bolj gosti mreži na območju Bačke in Banata, kot o mreži v večini z Madžari poseljenem Prekotisju oziroma o županijah na območju pokrajine današnje južne Slovaške Felvidék, saj so ti povsem izostali iz razvoja. Državni železniški sistem, s katerim so imeli veliko stroškov, je bil – poleg vojnih izdatkov – eden od povzročiteljev prvega državnega bankrota na svetu, po njegovi razglasitvi so leta 1853 v Avstriji sicer zaradi nujnosti, pa vendar, opustili financiranje železniškega razvoja iz proračuna.

Gradnja madžarskih železniških prog se je nadaljevala, vendar so od sedaj igrale glavno vlogo zasebne družbe, katerih ponovni razmah je v drugi polovici l. 1850 pospešil gradnjo. Dunajski dvor ter tudi kasneje madžarska vlada sta dovolila gradnjo novih železnic v takšnem podpornem sistemu, v katerem je zakladnica podjetju zagotovila določeno vnaprej dogovorjeno letno obrest, ki so jo delničarju izplačali tudi v primeru, če je njegovo podjetje v danem letu poslovalo z izgubo. Ta izredno resna zaveza je kazala na to, kako pomembna je bila izgradnja železniške mreže.



3. slika Železniško omrežje cesarskega ministrstva (do leta 1855) ter železniško omrežje, ki so ga zgradile zasebne družbe (do leta 1865)

---

## Razvoj državnih železnic

1850–6. september 1851 Vác–Bratislava (179 km)

1853–4. marec 1854 Cegléd–Szeged (118 km)

Zadovoljevanje potreb zasebnih družb ter potreb cesarstva: Osztrák Államvasút (Avstrijska državna železnica) (kupljena in zgrajena: 714 km), Déli Vasút (Južna železnica: 650 km), Tisza-vidéki Vasút (Železnica območja Tisze: 557 km), Mohács–Pécs Vasút (Železnica Mohács–Pécs. 56 km).

## 4 Mešano železniško omrežje

Tudi člani takratne madžarske politične elite so med meščansko preobrazbo prav tako zaznali pomembnost izoblikovanja prometnega sistema in kot rezultat dolgih debat v okviru različnih društev je Imre Mikó objavil svoje ideje o razvoju železnic, ki je po podpisnem avstroogrskem kompromisu leta 1876 spet padla pod madžarsko jurisdikcijo. (4. slika)



4. slika grof Imre Mikó, »transilvanski Széchenyi«



Edini transilvanski minister madžarske vlade se je prav tako kot tudi javno objavljen razvojni načrt ministrstva ukvarjal le z železnico. To je glede na določbe Istvána Széchenyija krčenje, vendar je izhajalo iz takratne resnične proračunske obremenitve. Niti Mikó ni mogel spremeniti tega, da bi zasebnim družbam dal jamstvo za obrestno mero, zato se je odpovedal možnosti centralizacije državnih vidikov.<sup>5</sup>



5. slika Mešano železniško omrežje na Madžarskem do leta 1875

Od prve minute delovanja samostojnega ministrstva se je pojavljalo vprašanje ureditve naložb v železnico, ki so jih začele zasebne družbe, a so iz nekih razlogov propadle. Železnico Hatvan–Salgótarján, ki je bila namenjena oskrbi peštanskih potrošnikov, so iz bankrota rešili s proračunsko podporo in tako zaključili njeno gradnjo ter jo spravili v obratovanje. Iz tega je nastala Državna železnica, ki jo je predlagal Széchenyi. Madžarske glavne linije so bile izgrajene do leta 1884, izmed katerih so zasebne družbe pridobile visoko donosne železnice, medtem ko so kratki odseki z visokimi investicijskimi zahtevami ter pogosto tehnično zahtevnimi linijami ostali Državnim železnicam ter posledično zakladnici. Takšne so bile železnica na industrijskem področju okraja Gömör (slovaško: Gemer), na glavni liniji med krajema Hatvan in Miskolc ter k tem spadajoči odseki za Gyön-

5 Imre Mikó: Magyarország vasuthálózata. Pest: Emich, 1867.

gyös, Eger, Szolnok ter odseki v okolica Ózda. V prvem desetletju delovanja Madžarskih državnih železnic (MÁV) so gradili le na odsekih, ki so jih prej imeli za državno manj pomembne, ki pa so zaradi spremenjenih gospodarskih okoliščin nenadoma postale izrednega pomena. Po pridobitvi izkušenj in organizaciji delovanja državnega podjetja kaže razvoj poti do Reke v okviru Madžarskih državnih železnic na to, da so v ospredje prišli izraziti interesi nacionalnega trga (Gyékényes–Zagreb, Karlovac ter morsko pristanišče). Tukaj so se madžarski strokovnjaki vrnili k zavestnemu razvoju prometa, ki ga je zasnoval Széchenyi, čeprav se je železnica še vedno zdela ključna. (5. slika)

## 5 Dejavnost madžarske države za reševanje zasebnih železnic

Ureditev madžarskih javnih financ po finančni krizi leta 1873, nastanek liberalne stranke Szabadelvű Párt pod vodstvom Kálmána Tisze ter njen prihod na oblast so postopoma stabilizirali gospodarske razmere v državi. Med Tiszovim izjemno dolgim petnajstletnim predsedovanjem vladi, ki je trajalo pet parlamentarnih mandatov, so se pojavile vedno večje potrebe po odprtem formuliranju in uveljavljanju madžarskih interesov. Na številnih področjih – npr. vojaške zadeve in vprašanje neodvisne nacionalne banke – so izrekli le fraze, vendar Franc Jožef ni

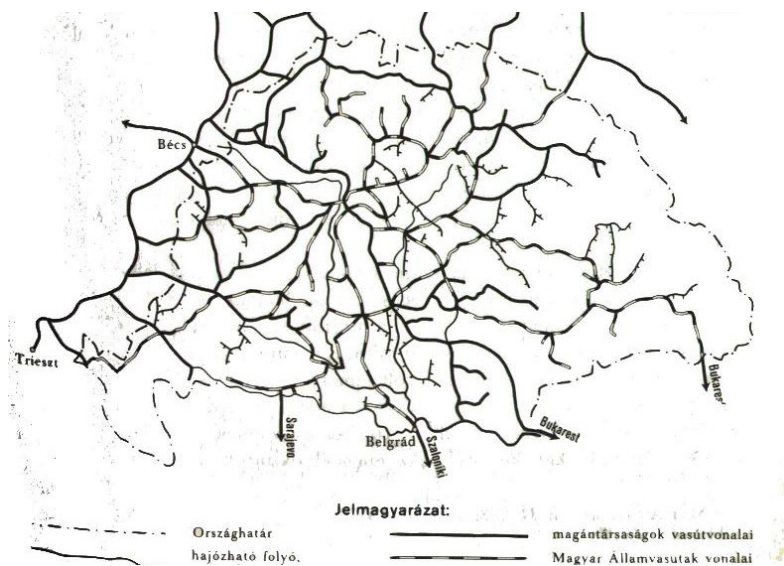


6. slika Gábor Baross (1848–1892)  
»železni minister« (1886–1892)

dovolil sprememb dualističnega sistema. Pri organizaciji prometnih zadev, ki so bile tako pomembne za notranji trg, se je od sredine 1880 vedno bolj odločno izrisoval razvoj madžarskega omrežja. Spet je prišla v ospredje Széchenyijeva ideja, ki jo je uresničil človek, ki sicer ni bil tehnično usposobljen, a je bil zelo odločen: Gábor Baross. (6. slika)

Po eni strani je jasno prikazal, kako je proračun obremenjen s sistemom

obrestnega zavarovanja, po drugi strani pa je dal izračunati koristi javnega odkupa zasebnih železnic. Iz madžarskega proračuna jim je med leti 1880 in 1890 uspelo izvesti val nacionalizacije brez primere, posledica katerega je bil nastanek kohezivne, ekonomsko optimalno delujoče Državne železnice, nad katero je imelo polno moč ministrstvo – tako v primat madžarskih interesov na tem področju nista mogli podvomiti niti dunajska vlada niti njegovo veličanstvo. Enotno vodeno podjetje MÁV se je v enem samem letu – leta 1890 – iz velikega državnega podjetja, ki ustvarja izgube, spremenilo v neto proračunskega vplačnika! (Slika 7) Vse to je bila posledica ministrove odločitve, ki je povzročila ogorčenje v evropskem merilu, da je Baross s ciljem povečanja železniškega prometa – ter prihodkov – radikalno znižal tarife za prevoz potnikov in tovora. (Ponekod celo za 80 %!) MÁV, ki je imel pozitivno bilanco, je celoten državni proračun preusmeril v pozitivno območje, posledično je lahko prišlo do razvijanja ostalih prometnih vej. Takrat se je zaključila končna regulacija spodnjega Podonavja, zgrajeno je bilo novo nabrežje reškega pristanišča, ustanovili so madžarsko ladjarsko družbo ter ladjedelnico, ki bi zagotavljala njeno oskrbo.



7. slika Širitev mreže Madžarskih državnih železnic do leta 1890 po državnem odkupu

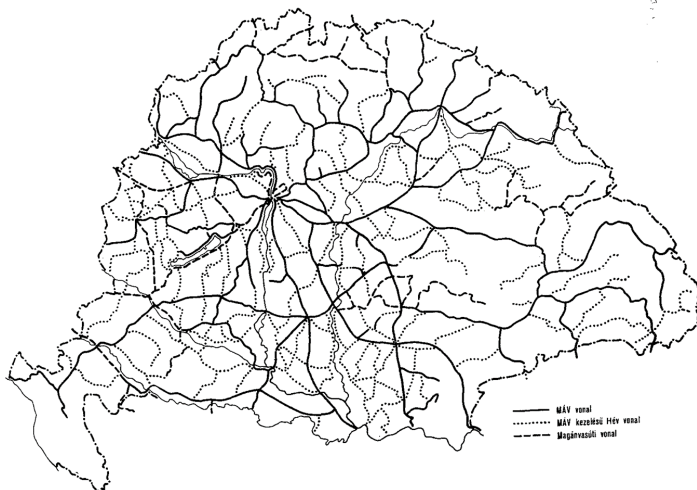
---

Nacionalizacijski val: mreža Madžarskih državnih železnic pred Barossevim ministrovanjem (2409 km), v času njegovega ministrovanja (1886–1892) (2547 km), skupno 4 956 km.

Ohranjene zasebne družbe: Déli Vasút (Južna železnica), Kassa–Oderberg, Győr–Sopron–Ebenfurt, Szamosvölgyi hév (železnica lokalnega pomena Szamosvölgy), Arad-Csanádi hév (železnica lokalnega pomena Arad–Csanád).

## 6 Izgradnja železnic lokalnega pomena

Naslednja naloga je bila organska vključitev naselij krajnega tipa in nalog v nacionalni trg oziroma omogočanje možnosti hitrega potovanja ter prevoza prebivalcem vseh krajev. To so po eni strani omogočale železnice lokalnega pomena, ki so se v hitrem tempu gradile po zakonskih predpisih v letih 1880 ter 1888.<sup>6</sup> Lastniki izgrajenih lokalnih železnic, ki so se gradile na podlagi lokalnih potreb, z lokalnim kapitalom, gradbenim materialom ter ostalimi subvencijami, so bili dotični kraji ter tam živeči poljedelci. Na podlagi tega so nastajale poceni železnice, ki so obra-



8. slika Železniška mreža Kraljevine ogrske (1914)

6 XXXI. Člen zakona iz leta 1880 o železnicah lokalnega pomena. net.jogtar.hu, ezer év törvényei (zakoni tisočih let). IV. člen zakona iz leta 1888. o spremembah in dopolnitvah zakona iz leta 1880 o železnicah lokalnega pomena. net.jogtar.hu, ezer év törvényei (zakoni tisočih let).

---

tovale z nizkimi stroški, zaradi česar so jih lahko gradili tudi na gospodarsko nerazvitih območjih. Do leta 1914 se je izoblikovalo eno najgostejših evropskih železniških omrežij, posledično je bil železniški prevoz dosegljiv iz vseh naselij v radiju 25 kilometrov. (8. slika)

**Madžarska železniška mreža leta 1918:**

državna 3 031 (km),

v lasti zasebnih železnic 6 326 (km),

železnice lokalnega pomena 12 760 (km),

do prve svetovne vojne 22 117 (km),

ostale železnice do leta 1918 752 (km);

**skupaj: 22 869 (km).**

Ob prelomu stoletja so ob cestah, ki so povezovale večje kraje, od vremenskih razmer razmeroma neodvisno vozili vlaki, tudi promet s starih županijskih poti se je preusmeril na lokalne železnice. Poleg možnosti železniškega ter vodnega prometa so se začele razvijati tudi ceste. Prvi korak na prelomu stoletja je bil ta, da so oštevilčili ceste in ta način uporabljamo vse do danes. Razpisali so poseben razvojni program za izgradnjo cest, ki bi vodile do železniških postaj (vpadnice), rezultat tega pa je, da so na veliko mestih tlakovali tudi notranje ceste v naseljih. Največkrat so se s polno državno podporo gradili večji in manjši mostovi. Zagon avtomobilskega prometa, cvetoč gorski turizem sta svoje zahtevala, proračun pa je lahko omogočil izdelavo sistema subvencioniranja cest. Tako se je sistem razvoja železnic razvil v celovit koncept razvoja prometa, njegove poštne, okrajne in lokalne ceste so se preoblikovale v glede na to obdobje izvedljive načine prevoza.

---

## Literatura

- XXV. člen zakona iz leta 1836 O javnih podjetjih, ki povečujejo javno dobro države in njeno trgovino. net. jogtar.hu, ezer év törvényei (zakoni tisočih let).
- XXXI. člen zakona iz leta 1880 o železnicah lokalnega pomena. net. jogtar.hu, ezer év törvényei (zakoni tisočih let).
- IV. člen zakona iz leta 1888. o spremembah in dopolnitvah zakona iz leta 1880 o železnicah lokalnega pomena. net. jogtar.hu, ezer év törvényei (zakoni tisočih let).
- Magyar vasúttörténet 1–4. Glavni urednik: Dr. Kovács László Budimpešta, 1995–1996.
- Majdán János: A közlekedés története Magyarországon, Pécs, 2014.
- Mikó Imre: Magyarország vasuthálózata. Pest: Emich. 1867.

---

Armin Klein

## A radgonai vasút

I. Ferenc József osztrák császár egyik fő célja volt gyors összeköttetés létesítése Bécs és az Adriai-tenger között, hogy adott esetben a csapatokat és a harci eszközöket gyorsan át tudják helyezni, illetve a főváros ellátását biztosítani tudják. Tehát a Déli Vasút építése a császár számára kiemelt fontosságú volt.



### A radgonai (Radkersburg, egykori magyar neve Regede) vasútállomás 1920 körül.

Ferdinand Filipič gyűjteménye. Museum im alten Zeughaus  
Bad Radkersburg

A vasúti összeköttetés tervének kezdetben több változata is létezett. A legvalószínűbb változat Magyarországon át futott, de topográfiai előnyei ellenére sem ezt választották. A Semmering és Murtal közötti nehezebb útvonal mellett döntöttek annak ellenére, hogy a Semmering legyőzése szinte lehetetlennek tűnt. De Carl von Gheganak megkísérelte a lehetetlent, és tervet készített egy 42 km-es vasúti útvonalra Gloggnitztól Mürzzuschlagig legfeljebb 28 %-os emelkedőkkel. 1854-ben végre megnyílt a Semmeringen keresztül vezető vasút számos mesterséges viadukttal, híddal és galériák

---

sorával. Radgona „városatyái” akkor már a helyi útvonalak változatainak kidolgozásába sok munkát fektettek, amelyek Radkersburgon (szlovénul: Radgona) keresztül vezették volna a Déli Vasút vonalát. A vasút hatalmas gazdasági fellendülést ígért, ezért minden úton-módon az új vasútvonal része akartak lenni.

Minden erőfeszítés ellenére azonban egy másik útvonalat választottak, és 1846. június 2-án megnyitották a Déli Vasút Graz-Celje szakaszát, amely megkerülte Radgonát, és Leibnitz (szlovénul: Lipnica) és Spielfeld (szlovénul: Špilje) állomásokon át haladt. Azonnal világos volt, hogy a gazdasági visszaesés elkerülésének érdekében az új déli vonalra kell kapcsolódni a helyi vasút létesítéséhez szükséges műszaki előkészítő munka



**Dr. Franz Kamniker és felesége, Christina elhagyják az ünnepi vonatot a radgonai vasútállomáson, 1920. augusztus 3-án.**

Richard Prettnér fényképgyűjteménye. Museum im alten Zeughaus  
Bad Radkersburg

kivitelezésének engedélyezésével. 1868 decemberében megkezdődött a helyi Spielfeld – Radkersburg (Špilje – Radgona) helyi vasút tervezése. Ismét több változatot említettek. Az egyik projektötlet egy keskenynyomtávú vasút volt Klagenfurttól Leibnitzen (szlovénul: Lipnica) át Radkersburgig (szlovénul: Radgona), valamint egy széles nyomtávú vasút építése.



Végül a regionális érdekek képviselőinek többszöri ülésezése után 1884. június 4-én a Császári és Királyi Déli Vasúttársaság „koncessziót kapott egy normál nyomtávú vasút megépítésére” Spielfeld (szlovénul: Špilje) állomástól Murecken (szlovénul: Cmurek) át Radkersburgig (szlovénul: Radgona). A koncessziós dokumentum szerint a vasútvonal szűk egy év építés után 1885. július 1-jével állna üzembe. Az építés szempontjából kedvező regionális helyzete miatt valószínűleg a Spielfeld (Špilje) melletti Mura-híd volt a legösszetettebb szerkezet az egész radgonai vasúton. A radgonai vasút építésének első kapavágása 1884. szeptember 15-én történt meg, a Spielfeld (szlovénul: Špilje) melletti Mura-híd építését pedig a Déli Vasúttársaság Klein testvérek, A. Schmoll és E. Gärtner neves cégére bízták. A spielfeldi (špiljei) Mura-híd építése során bekövetkezett baleset miatt (összeomlott az állványzat), mivel a híd állítólag kissé lógott, a megnyitó ceremóniára nem kerülhetett sor a tervezett időpontban, 1885. július 5-én, hanem 1885. július 12-re halasztották. A vonalat több száz vendég tapsa közepette egy külön-



**A vasúti híd a Mura folyón a Radgona (Radkersburg) –  
Ljutomer vonalon 1917-ben.**

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

---

vonat avatta fel, és 1885. július 14-én napi három vonatpárral kezdte meg működését. Kezdetben a 3a sorozatú Bn2T 11-től 14 sorszámú vonatait használták, amelyeket 1884 és 1885 között a floridsdorfi vonatgyárban gyártottak. Mivel ezek a kicsi, két-tengelyes gépek már nem feleltek meg ez egyre gyakoribb utas- és teherszállításnak, a radgonai kazánházban a Déli Vasút 32d sorozatú 1813-as, 1814-es és 1816-os sorszámú mozdonyait helyezték el, és természetesen használták is.

Az új radgonai vasút üzleti sikere olyan hatalmas volt, hogy úgy döntöttek, kiterjesztik a kb. 26 kilométerre fekvő Ljutomer városáig. A koncessziós okirat odaítélése után, 1890. április 14-én a vasútvonal ünnepélyes megnyitására 1890. október 16-án került sor. Radenci, Bučočovci, Križovci és Ljutomer állomások mellett még Gornja Radgona és Hrastje-Mota állomások mű-



**Az 1945. április 12-én felrobbantott vasúti Mura-híd  
maradványai.**

A szerző sajátja. Museum im alten Zeughaus Bad Radkersburg

ködtek. A hatalmas terhelés miatt 1912-ben, a radgonai városi politikusok tiltakozása ellenére a Gornja Radgona megállót átalakították, és impozáns állomásépületet építettek fel megfelelő raktárral. A most már több mint 56 kilométer hosszú vasútvonal a régió számára fontos szolgáltatásokat nyújtott, és az utasforgalom mellett rakományt is szállított, és főleg napi postát a Mura-völgy alsó részére. Hirtelen egy nap alatt el lehetett jutni Mariborba vagy Grazba, és onnan vissza is térni.

---

1918. november 11-én véget ért az első világháború, és felbomlott az Osztrák-Magyar Monarchia. Elhúzódó vita tört ki az osztrák déli határvonal miatt, amelynél fontos szerepet játszott a radgonai vasút. Mind az újonnan létrehozott Szlovén-Horvát-Szerb Állam (SHS), mind a német Osztrák Köztársaság, amelyet 1918 októberében kiáltottak ki, a radgonai vasutat és az ennek környékén fekvő régiót mindenképpen a területükhöz akarták kapcsolni, mivel ez az alig 33 éves infrastruktúra fontos szerepet töltött be a régió fejlődésében. Abban az időben, amikor az SHS csapatai elfoglalták a radgonai vasutat, állomásaink megőrizték a szlovén nevüket. Megpróbálták népszavazást tartani, amelyen az érintett lakosság maga hozná meg a számára legjobb döntést arról, hogy az SHS Államhoz vagy inkább a német Osztrák Köztársasághoz akar tartozni. Mivel nem tudtak megegyezni a szavazás területéről, kompromisszumot kötöttek. A párizsi békeszerződés aláírásával új államhatárként végül a Mura folyó természetes folyását határozták meg, és a radgonai vasutat Ausztriához rendelték. Maribor városa viszont az újonnan létrehozott Szerb-Horvát-Szlovén Királyságba, a későbbi Jugoszláv Királyságba került. Azonban kialakulták, hogy Ljutomertől egy korridor vezessen Mariborig, amelynek feladata volt fenntartani a kapcsolatot e két város között az új SHS államban. 1924-től már nem volt rá szükség, hiszen akkor épült ki a Pragerskotól Muraszombatig vezető vasútvonal. Amikor Hitler Németországa 1941-ben megtámadta Jugoszláviát, a határ rövid időre újra eltűnt, de már hamar, a 2. világháború után a radgonai vasút újra a hatalmak közti vita tárgya lett. A voltaképpen már elvesztett háború utolsó évében a visszavonuló Német Hadsereg 1945. április 12-én felrobbantotta a Radkersburg (Radgona) és Gornja Radgona közötti vasúti híd tartóoszlopait, majd 3 nappal később a Mura folyón átívelő közúti hidat is. Mivel vissza akarták tartani a behatoló Vörös Hadsereget, a Gornja Radgonai várat használták erődnek, ahonnan a mesterlövészek lőtték mindenre, ami Radkersburgban (Radgonán) mozgott. Ahogy néhány nappal később kiderült, minden hiábavaló volt, hiszen a német hadseregnek kapitulálnia kellett. A vasútvonal fizikailag megszakadt, és hirtelen lyuk keletkezett ezen az összeköttetésen, egy »hiányzó láncszem«, amely máig fennáll.

Mindkét vonal mellékvonallá változott az ezekre jellemző tipikus problémákkal. Míg a Gornja Radgona – Ljutomer út-

---

vonalon 1968-ban megszüntették az utasforgalmat, az osztrák oldalon megszüntették a teherforgalmat, majd 2000 májusában a postai forgalmat is. Végül még egy fontos részlet: a szlovén oldalon megőrizték az infrastruktúrát, és hetente legalább egyszer használják áruszállításra. Különjáratokat is indítottak, és még ma is indítanak az agrár-élelmiszeripari vásárra.

65 évvel a Radkersburg melletti Mura folyón átvezető vasúti híd felrobbantása után DI Reinhard Probst, egy ilzi építész volt az első, aki újra összekötötte Bad Radkersburgot és Gornja Radgonát a rajztáblán, és újraalkotta az elméletet, miszerint mindkét vonal beépítettsége miatt ma már lehetetlen helyreállítani a két vonalat. DI Reinhard Probst építész terveire alapozva egyszerű ötleteket dolgoztak ki a stájerországi nagy régió – Südsteiermark újbóli összekötéséhez, amelyek csak a megvalósításra várnak. Ötletekből és projektekből nincs hiány, de azok gyors megvalósítására az osztrák regionális politikusok politikai érvényesítési képessége miatt nincs remény. Inkább abban reménykedünk, hogy szlovén barátaink és szomszédaink ezt következetesen végrehajtják.

Itt különösen fontos a hatások összehangolása. Ezt a Spielfeldnél (Špilje) található dél-stájerországi borút, a halbenraini (szlovénul: Obrajna) borút, a Ljutomer közelében fekvő híres szőlőskert, valamint a radkersburgi (Radgona) és a radenci gyógyfürdő biztosan a saját javukra fordíthatnák. A vasút mentén kerékpárút épülhetne a Murától a Dráváig. Életvitelünkben ezeknek számos más előnye is lehetne. Nem elhanyagolhatók a különböző generációk számára fontos ökológiai előnyök sem, hiszen sokak gyakrabban, örömmel és környezetbarát módon utazhatnak majd iskolába, munkába és nyaralni az Alpok-Adria térségébe.

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

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

---

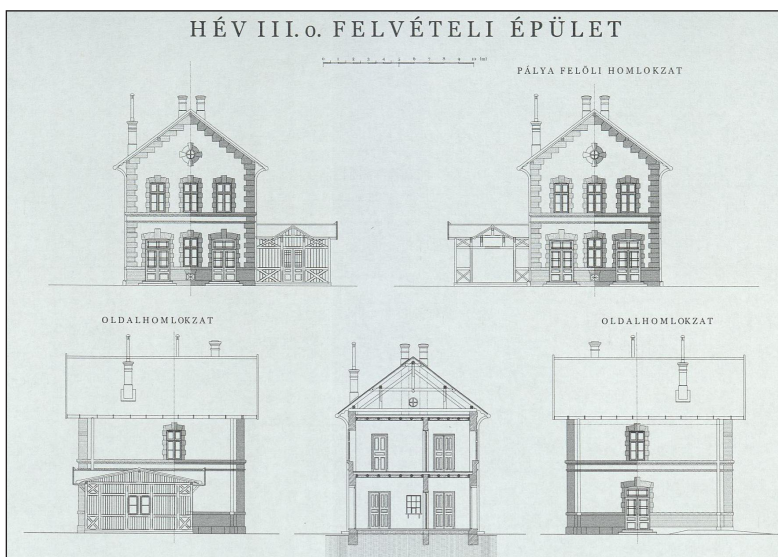
Gordana Šovegeš Lipovšek

## A Goricskói Mariska

A Muraszombat – Hodos – Zalalövő – Körmend vasút a  
19. századtól 1968-ig

### Bevezető

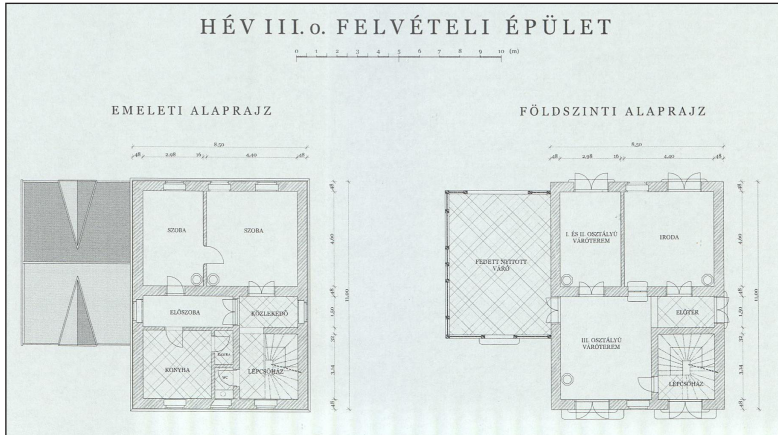
A Muraszombat – Hodos – Zalalövő – Körmend vasút, ahol 1906-ban, ill. 1907-ben indult a vonatközlekedés, a helyiérdekű vasutak közé tartozott (HÉV – helyiérdekű vasút). A vonat a viharos időkben is közlekedett, egészen 1918 végéig, majd az új államhatár elválasztotta a vonalat a korábbi összeköttetésektől. A Muraszombat és Hodos közötti összeköttetés természetesen megmaradt, a *Goricskói Mariska*, ezen a néven volt a legismertebb ez a vonat, hivatalosan egészen 1968 májusáig közlekedett; *Mariska* 1968. december 31-én indult búcsúújtárára. Majd harminchárom év telt



**1. kép: Helyi Érdekű Vasutak III. osztályú felvételi  
épület típusterve**

(forrás: <http://www.vasutallomasok.hu/index.php>, megtekintve  
2020. 9. 11-én)

el, mire Muravidék újra visszanyerte vasúti kapcsolatát Magyarországgal; 2001 májusától vonattal Muraszombaton és Hodoson keresztül utazhatunk a világba, az új vasút pedig nemcsak helyi érdekű, mint több mint száz évvel ezelőtt, hanem fontos utas- és gazdasági kapcsolat Európa többi országával.



**2. kép: III. osztályú HÉV felvételi épületének emeleti alaprajza és földszinti alaprajza**  
(forrás: ugyanott)

## Helyi érdekű vasutak

A magyarországi vasutak terjedelmes építése 1836 után kezdődött, amikor elfogadták a 1836. évi XXV. törvénycikket az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról. Az első dunántúli magánvállalkozások által kiépített vasúti összeköttetések a Nyugat-Dunántúlon haladtak; ezeket a vasutakat elsősorban hosszútávú szolgáltatásoknak szánták. A növekvő vasúti forgalommal 1867 után igény mutatkozott a helyi utazásokra és az áruszállításra. Ezek a vasutak a helyi érdekeket szolgálták volna, otthon tervezték volna őket, az építkezésnél a helyi tőkét, anyagokat, munkaerőt használták volna fel, az üzemeltetés a napi forgalom, a dolgozók kis létszáma stb. miatt viszonylag olcsó lenne.<sup>1</sup> Így 1880-ban elfogadták az 1880. évi XXXI. törvénycikket a helyi érdekű vas-

<sup>1</sup> Majdán János: A kétszer megépített vasút. Győr, 2007.

utakról. E törvény alapján a következő évben jó néhány ilyen vasút megépítését hagyták jóvá, és meg is építettek őket. Az ilyenfajta vasutak fő célja a régió gazdasági és közlekedési igényeinek kielégítése volt. Olyan területeken épültek, amelyeket a távolsági vasutak megkerültek, de a helyi érdekek és igények miatt érdemes volt megépíteni őket. Ezen vasutak építéséhez engedményes részvénytársaságokat hoztak létre, az üzemeltetésükről pedig más társaságok, leggyakrabban a Magyar Államvasutak gondoskodtak. Az engedmény lejártá után (kilencven év működés után) kártérítés nélkül állami tulajdonba kerültek. Ez a legtöbb esetben már korábban, nagyrészt 1930 körül történt, amikor a nagy gazdasági válság és a területek elvesztése miatt a vállalatok már nem voltak képesek nyereséges üzletet folytatni.<sup>2</sup>



**3. kép: A murszombati vasútállomás a két háború között; nyilvánvaló, hogy ez egy típusterv szerint épített épület (forrás: a Murszombati Területi és Tanulmányi Könyvtár őrzi)**

A helyi vasutak építésének finanszírozása is különbözött az állami vasutak építésének finanszírozásától. Miközben az állami vasutak fontos állami beruházásnak számítottak, a helyi vasutak beruházására társaságokat hoztak létre, amelyek először forrásokat gyűjtöttek össze. Az ilyenféle vasutak építése sokkal olcsóbb volt; az állami vasút költsége 300.000 korona volt

<sup>2</sup> 1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról és Helyiérdekű vasút, <https://hu.wikipedia.org/wiki>, utolsó megnyitás 2020. 9. 11.-én

---

kilométerenként, a helyi vasutaké pedig 80.000 korona. Az állomásokon kevés sín volt, épületeket, ill. állomásépületeket sem állítottak fel minden vonatállomáson. Ezek kicsik és nagyon egyszerűek voltak, típustervek alapján épültek, helyi anyagok felhasználásával. Kerülték a hidak és alagutak építését, csak kisebb átereszeket és fahidakat próbáltak megépíteni. Biztonsági jelzőberendezésből is kevés volt; berendezéseket csak éjszakai működés vagy nagyobb forgalom esetén kellett biztosítani. A föld kisajátításának költségei alacsonyak voltak, mivel a városok, a falvak, a földművesek, ill. a tulajdonosok gyakran ingyen kínálták fel a vasút építéséhez szükséges telket.<sup>3</sup>

### **A muraszombati vasút megépítésének nehéz »szülése«**

Az ilyenfajta vasutak sikeres megépítése után Románia nagyváradi térségében (magyarországi történelmi Arad) hasonló elvek szerint épült 1883-ban Vas megye első helyi vasútja, a Szombathely – Kőszeg vasút. A város vezetősége elfogadta a vasút fejlesztésének programját, ami többek közt azt is jelentette, hogy anyagilag csak azoknak a vasutaknak az építését támogatta, amelyek a megye fővárosába futottak. Növelni akarták a megyeszékhely szerepét, amit a forgalom szisztematikus átirányításával értek el. Az 1881. május 16-án elfogadott Vas megyei rendeletben többek között az állt, hogy az *állandó és olcsó közlekedési előnyben való részesülés folytán a kultúra, a gazdaság és ipar fejlődése virágzásban lennének... ezáltal a megyének német és vend ajkú lakossága a magyar elemmel sokszoros érintkezésbe jutna.*<sup>4</sup> A Vas megyei Közgyűlés három irányban tervezte a vasút megépítését: Szombathelytől Cankován át Jennersdorfig vagy Muraszombatból Kuzmán át Jennersdorfig, esetleg Szentgotthárdig. Az illetékes miniszteriumhoz kérelmet is benyújtottak az előkészítő munkára. 1881-ben az új helyi vasutak építésének különféle munkálataihoz kiadott 47 engedély között szerepelt Széll Ignác, a Vas megye alispánjának engedélye egy vasútvonal építésére Muraszombat

---

3 Szabó Angela és Wettstein Domokos: Helyiérdekű vasutak építészete, [http://arch.et.bme.hu/arch\\_old/korabbi\\_folyam/27/27szabow.html](http://arch.et.bme.hu/arch_old/korabbi_folyam/27/27szabow.html), utolsó megnyitás 2020. 9. 11.

4 Vas megye alispáni iratok, 11981/1881.



---

és az osztrák Jennersdorf között, Sveti Jurijon vagy Cankován és Kuzmán keresztül.<sup>5</sup>

A muraszombati vonal megépítése előtt a minisztérium javasolta a várható forgalom részletes bemutatását. Az építési költségek mellett bemutatták még a várható működési költségeket és a tervezett bevételeket is. Ilyen becsléseket később más helyi vasutak építése előtt is csináltak. A számítások szerint a várható nettó jövedelem az alaptőke 6,3% -át tenné ki, ami 809.000 korona volt. A muraszombati járás településeit Jennersdorf állomáson keresztül kapcsolnák a Győr – Szombathely – Szentgotthárd – Graz vasútvonalhoz. A 42 km hosszú vonal megépítésével kapcsolatosan számos gyűlést szerveztek. E vonal legnagyobb szószólója Széchenyi Tivadar felsőlendvai gróf volt, aki egyben a Déli Vasúttársaság alelnöke és a Muraszombati járás országgyűlési képviselője is volt. 1882. december 21-én összehívta az érdeklődő közönséget, valamint a muraszombati járás képviselőit, ahol az egybegyűltekkal ismertette a vasútra vonatkozó alapvető információkat. A vasút megépítése szükségességének egyhangú megerősítéséről szóló jegyzőkönyvet a Muraszombati Közgyűlés továbbította Vas megye főispánjának is. Mivel azonban a vonal végállomása nem Szombathely volt, a vonal nem került fel a megye által támogatott vasutak listájára.<sup>6</sup>

Tíz évvel később a helyi lakosság és a vezetőség újból kezdeményezték a vasút megépítését. Batthyány Zsigmond, akinek a családjának Güssing környékén voltak birtokai, akciót kezdeményezett egy vasút építésére, amely az Őrségen át vezetett volna. Az ötletek egyike az volt, hogy a végállomás nem Muraszombat, hanem az osztrák Radgona lenne, amely a magyar-osztrák határon feküdt. Radgonán keresztül egy nagyon fontos vasútvonalat terveztek kelet-nyugat irányba, amelynek a Balaton mellett fekvő Keszthely vagy Tapolca lenne a végállomása. Radgona ekkor nagyon fontos kereskedelmi központ volt, amelyet jól ismertek Vas és Zala megye lakói is, akik éltek a kereskedés lehetőségével. Az új déli vasút megépítésével, amely összekötötte Grazot és Maribort, és amely kikerülte Radgonát, a radgonai vasút jelentősége is csökkent. Annak ellenére, hogy Vas megye megszavazta a 100.000 forintos támogatást, ez a vasút sem épült meg.

---

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

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

---

A Közlekedési Minisztérium támogatta a Körmen-d – Zalalövő vasútra kapcsolódó szárnyvonalat.<sup>7</sup>

A század végén ezen a környéken aktuálissá vált egy új vasút kiépítése; 1898 márciusában Záborszky Gyula budapesti ügyvéd kezdeményezésére vasúti előkészítési munkálatokról szóló engedélyt adtak ki egy vasútra, amely teljesen új irányba futott, nevezetesen Körmen-d – Zalalövő – Rédic-s vonalon.<sup>8</sup>

Két hónappal később Barthalos István, pápai ügyvéd és föld-birtokos engedélyt kapott három vasút építésére, amelyek egy-fajta hálózatot képeztek volna, és a lakosság teljes ellátását is biztosították volna: Körmen-d – Óriszentpéter – Muraszombat – Radgona vasút, Körmen-d – Zalalövő – Rédic-s vasút, valamint Zalalövő – Zalaegerszeg vasút. Barthalos azonban nem tudott megfelelő pénzügyi támogatást nyújtani az építkezéshez, így ezek a vasútvonalak sem valósultak meg.<sup>9</sup>

A Muraszombat és Vidéke (a továbbiakban: MéV) 1902. au-gusztus 31-ei 35. számában Szomorú kilátások címmel tett köz-zé cikket, amelyben a szerző felhívta a figyelmet arra is, hogy a térség fejlődésének helyi szószólói már évek óta hiába járnak különböző hivatalokba, a tervek nagy valószínűséggel már a mi-nisztériumban vannak, és ezek szerint az építkezés néhány év múlva megkezdődik. A szerző felhívta a figyelmet arra, hogy el kellene menni a Kereskedelmi Minisztériumba, és bemutatni a helyi lakosságot fenyegető éhséget, elérni a vasút elsőbbségi el-rendezését, hogy az építkezés már jövő tavasszal kezdődhessen.<sup>10</sup>

## Végül megkezdődött az építkezés

A dolgok csak 1905 őszén mozdultak el a holtpontról. Az ak-kori kereskedelmi miniszter, Vörös László<sup>11</sup> 1905. október

---

7 Majdán, uo., 4. old.

8 Uo.

9 Uo. és Vas megye alispáni hivatala 37873/1898 A Kereskedelemügyi Mi-nisztérium feljegyzése.

10 Szomorú kilátások In: MéV, 1902. augusztus 31., 35. sz., 1–2. old.

11 Vörös László rövid ideig volt kereskedelmi miniszter, 1905. június 18-tól 1906. április 8-áig. Az, hogy végre megtörtént a Muraszombati vonal meg-építése, valószínűleg azzal is összefügg, hogy már mielőtt miniszter lett nagyon fontos szerepet játszott a magyarországi vasútfejlesztésben: elké-szítette az első hivatalos menetrendkönyvet, megalapította a vasúti-, vala-mint a posta- és távírótisztviselő intézetet, a Magyar Vasúti Évkönyv ala-

---

4-én kiadta az 65671 sz. rendeletet, amellyel Fábíán Lajos budapesti mérnöknek és vállalkozónak engedélyezte a Körmen-d – Zalalövő – Óriszentpéter – Mačkovci – Muraszombat útvonalon egy helyiérdekű gőzmozdony-vontatású vasút ki-építését. A rendelet 25 törvénycikkben és mellékletben írja le részletesen a vasút építésének következő feltételeit és kö-vetelményeit.

- A vasutat az engedély kiadásától számított két és fél éven belül kell megépíteni.
- Az alaptőke értéke 6,240.000.00 korona, ebből 298.000 koronát közlekedési eszközök vásárlására kell fordítani.
- Minden felszerelést és anyagot a hazai piacon kell besze-rezni, ezáltal biztosítva a munkát az otthoni munkások számára.
- A befektetőnek 300.000 koronát kell letétbe helyeznie.
- Az utas-, a poggyász- és az áruszállítás pontos ára meg van határozva.
- Az engedély kiadásától számított három hónapon belül budapesti székhelyű részvénytársaságot kell alapítani.
- A vonat maximális sebessége 40 km/h.
- A mellékletben pontosan meg vannak határozva az al-építmény, sínek, hidak, áthidaló szerkezetek, alagutak, állomásépületek és állomásjelzők méretei és anyagai, be-kötőutak, magasságkülönbségek stb.<sup>12</sup>

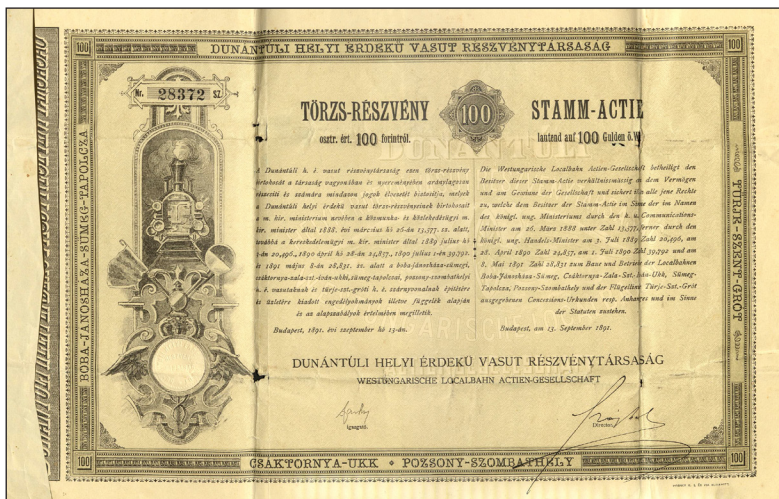
1905. november 14-én a Körmen-d – Zalalövő – Óriszentpé-ter – Muraszombat Helyi Vasúti Részvénytársaság alapító ülést tartott Budapesten, amelyen Nedeczky Gyula, a Kereskedelmi Minisztérium államtitkára hivatalosan is átadta az engedélyt Fábíán Lajosnak. A helyieket Pósfay Pongrác muraszombati fő-szolgabíró képviselte.<sup>13</sup>

---

pítőja és egy ideig főszerkesztője is volt. (a szerző megjegyzése és a <https://hu.wikipedia.org/wiki/>, utolsó megnyitás 2020. 10. 5.)

12 A kereskedelemügyi m. kir. minister 1905. évi 65.671. számú rendeletével kiadott engedélyokirat a körmen-d–zalalövő–óriszentpéter–muraszombati h. é. vasutra vonatkozólag, 1905. okt. 4. v Magyarországi rendeletek tára 1905, 1135–1185. old.

13 A körmen-d–muraszombat h. é. vasut részvénytársaság In: MéV, 1905. nov-ember 19., 47. sz., 3. old.



#### 4. kép: Dunántúli Helyi Érdeku Vasut Részvenytarsasag részvénye.

(forrás: SI\_PAM/1799 Nemzetközi Levéltári Kutatótábor gyűjteménye, Dunántúli Helyi Érdeku Vasut Részvenytarsasag, TE 7)

1906. február 21. és 24. között Hegyeshalmy Lajos, a kereskedelmi miniszter tanácsosa látogatta meg ezt a vidéket, és ellátogatott a terepre is. A lakosokat is meghívták az ülésekre; Gornji Petrovcin és Muraszombatban már elfogadták a terv aktuális változatát kisebb változtatásokkal. Egyedül Muraszombatban folyt nagyobb vita a vasútállomás helyének meghatározásakor; a korábban tervezett hely helyett, amely Pinter háza mellett volt, egy új helyszínt határoztak meg, nevezetesen a kórház melletti rétet.<sup>14</sup> A tavasszal elkezdett munkálatok gyorsan haladtak. Annak ellenére, hogy az engedélyben azt írta, hogy hazai munkások dolgozzanak, ezekből nagyon kevés volt. A munkások többnyire külföldről érkeztek. A MÉV hetilap 1906 áprilisában arról számolt be, hogy Puconcinál Békés megyei (Szeged környéke) ásók dolgoznak, és hogy Körmentre ezer munkavállaló érkezett Romániából, akik szintén részt vesznek a vasútépítésben.<sup>15</sup>

14 A muraszombati vasut bajjárása In: MÉV, 1905. február 25., 25. sz., 3. old.

15 Épülő vasutunk In: MÉV, 1906. április 8., 14. sz., 3. old.

---

»A vonat szebb és jobb jövőt hoz a térségbe«<sup>16</sup>

*A húszéves álom kezd valóra válni. A muraszombati vasútvonalon már síneket raknak le. Már egy igazi mozdony is közlekedik rajtuk. Ezt a kis gépet, amely síneket, gerendákat és köveket szállít Mariskának<sup>17</sup> hívják.<sup>18</sup>*



**5. kép: Goricskói Mariska.**

(forrás: a Muraszombati Területi és Tanulmányi Könyvtár őrzi)

A munkálatok tehát a terv szerint haladtak, és Muraszombatot 1907 augusztusában Kussevich Tivadar a szombathelyi állami vasút vezetője, és Fischer Mór mérnök látogatták meg. Áprilisban a MÉV csalódottan állapította meg, hogy naponta három vonat közlekedik majd, amelyek közül az első reggel 2 óra 29 perckor indul, ami túl korai, és hogy az első vonat Körmenről Muraszombatba csak 11 óra 37 perckor érkezik, ami

---

16 Mondat a Megvan a vasut! című cikkből In: MÉV, 1907. június 30., 26. sz., 1. old.

17 A Goricskói Mariska elnevezés tehát az első mozdony nevéből származik, amely akkor közlekedett a vonalon, amikor az még üzemelt. Mariskán kívül egy Elza nevű mozdony is közlekedett a vonalon. Mindketten anyagot szállítottak. Amikor a vonal elkészült, Mariska és Elza már nem közlekedtek, más mozdonyokkal helyettesítették őket. Ennek ellenére és a mai napig is megmaradt az új mozdonyok Mariska elnevezése (a szerző megjegyzése).

18 A készülő vasut In: MÉV, 1906. július 22., 29. sz., 2. old.

viszont már nagyon késő. Goričko lakói ezek szerint egyáltalán nem fogják használni a vonatot, mivel inkább gyalog indulnak Muraszombatba. Idézem a menetrendet, amely főleg a körmen-di reggeli vonat iránti vágyat vette figyelembe, amely 9 órakor érkezne meg Muraszombatba. Gondot jelentett az utazási idő is, amely nagyon hosszú volt, és messze volt a 40 km/h-tól, ami a Muraszombat – Körmend útvonalon 2 és fél órát jelentene.<sup>19</sup>

Muraszombat – Körmend	Körmend – Muraszombat
2.34–6.40	4.17–8.29
6.47–11.20	7.20–11.28
15.36–20.12	16.20–20.47



**6. kép: Munkások a vasút mellett (valószínűleg Šalovci környékén) 1907 és 1910 között.**

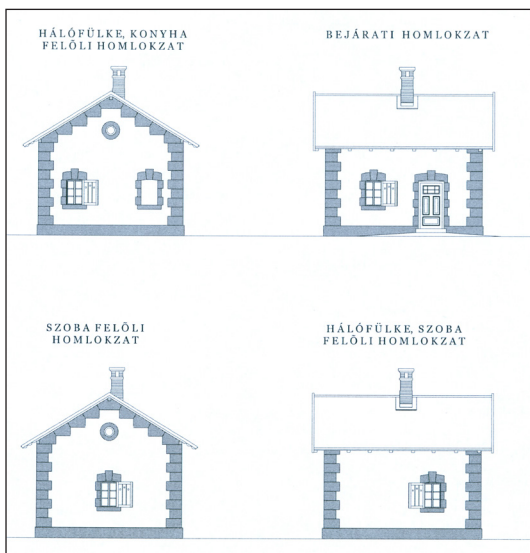
(forrás: Mark Krenn őrzi)

A munkálatok a vasúton 1906 telére befejeződtek, és a vonalnak a műszaki ellenőrzését december 22-én végezték el, viszont súlyos hibákat találtak, ezért úgy döntöttek, hogy a vonal átadására 1907. április 1-jén kerül sor. Ennek ellenére a vonat a Körmend–Šalovci útvonalon már másnap, december 23-án, 7.30-kor elindult. Naponta két vonatpár közlekedett.<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Vasuti menetrendünk In: MéV, 1906. november 25., 47. sz., 1. old.

<sup>20</sup> Vasutunk részleges megnyitása In: MéV, 1906. december 30., 52. sz., 3. old.

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



**7. kép Egykori őrház a Puconci állomáson, szintén tipusterv szerint épült. Mára újraépítették, de az egykori őrház alakja még felismerhető.** (fotó: Ksenija Rojht, október 2020, forrás: <http://www.vasutallomasok.hu/index.php>, megtekintve 2020. 9. 11.)

A teljes, 74,7 kilométeres vasútvonal hivatalos és ünnepélyes megnyitására hat hónappal később, 1907. június 25-én, kedden került sor. Arról, hogy milyen fontos esemény volt ez, az a tény is tanúskodik, hogy a MÉV helyi lap teljes számát csak ennek az eseménynek szentelték. Az cikkíró szerint ezt a dátumot arany betűkkel írják a járás történelmébe, mivel a járás már nincs kínai fallal körülvéve, hanem a vasút segítségével belekerül a világ forgalmába. A vonat szebb és jobb jövőt hoz a tájba, amit az ünnepi beszédében mindegyik szónok hangsúlyozott. Az első járatot ünnepi fogadások kísérték a Gornji PetrovciKriževci, Puconci és Muraszombat állomásokon, amelyeken részt vettek különféle minisztériumok, hivatalok képviselői és a helyi értelmiség. Az úri társaság az ünnepi beszédek után gazdag lakomára ment a Dobray Hotelbe, ahol a végén pezsgővel is koccintottak.<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—Matyásdomb	3 32	7 46	4 35
Vasszabadhegy 10. sz. őrh.	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. őrház	5 43	10 21	7 13
Háshágy—Rimán	6 06	10 44	7 36
Vasnádasd	6 22	11 02	7 54
Körmend	6 40	11 20	8 12

Körmend—Muraszombat.			
Körmend	4 17	7 20	4 20
Vasnádasd	4 35	7 41	4 42
Háshágy—Rimán	4 53	7 59	5 01
Zalapataka 4. sz. őrház	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 26
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. őrh.	7 25	10 31	7 46
Felsőlendva—Matyásdomb	7 50	10 48	8 04
Musznya—Vaslak	8 03	11 00	8 17
Battyánd	8 18	11 14	8 33
Muraszombat	8 32	11 28	8 47

8. kép A Muraszombatból Körmendre és vissza vezető vonat menetrendje; a körmendi végállomáson az utasoknak lehetőségük volt folytatni az utat Budapestre, Szombathelyre, Grázba, Bécsbe vagy Güssingbe. (forrás: Megvan v vasut! MÉV, 1907. június 30., 26. sz., 4. old.)

<sup>21</sup> Megvan v vasut! In: MÉV, 1907. június 30., 26. sz., 1. old.



---

A kezdeti öröm azonban gyorsan elmúlt. Bő egy hónappal később a helyi lap egy egész oldalon beszámolt az útvonal hiányosságairól. Még azt is megírták, hogy a Vasuti misériák rovat valószínűleg állandóvá válik. A vasúti sínek elsősorban az esővíz miatt süllyedtek meg, ami a vasúti kocsik megingását okozta, a muraszombati állomás előtti raktár helyiségei továbbra is rendezetlenek voltak, az áru Körmenten keresztüli Grazba történő szállításának költségei akár 60 koronával is drágábbak voltak a Radgonán keresztüli szállításnál. A vonatok késése is nagy volt, a vonat félórás vagy egyórás késéssel is érkezett a muraszombati végállomásra. Ennek az oka a teherforgalom volt, mivel minden állomáson folyt a rakodás. Azt javasolták, hogy augusztustól külön tehervonat induljon, de ezt a megnövekedett költségek miatt nem hajtották végre. Az utasok észrevették a fülkék koszoságát is. Az újságíró felvette a kapcsolatot a Muraszombat és a Körment állomások igazgatóival, de azt a választ kapta, hogy a tisztaságról jól gondoskodnak, és valószínűleg túl érzékeny. Egyébként az egyes állomásokon az alkalmazottak voltak felelősök a tisztaságért.<sup>22</sup>

## Az alagút

Az útvonal egyik kimagasló teljesítménye volt a stanjevci-i alagút, amely 253,12 m hosszú volt. Könyves Tóth Mihály<sup>23</sup> mérnök tervezte. Különböző nemzetiségű munkások építették (szlovének, szlovákok, horvátok, szerbek, olaszok, macedónok, lengyelek, magyarok), éspedig 1906. január 15-től november 28-ig. Bár ez a rövidebb alagutak közé tartozott, építése a terep és a földcsuszamlások veszélye miatt, valamint a bevágott part lebontása miatt nagyon igényes volt. Maga az alagút 37 gyűrűből állt. Az ásatás minden méterét 30 cm × 40 cm vastag fagerendákkal támasztották alá. Többször előfordult, hogy a gyűrűk süllyedni kezdtek, vagy főleg a víz miatt megmozdultak. Az alagút építése során azt tapasztalták, hogy a víz okozza majd a legtöbb gondot,

---

22 Vasuti misériák és A vasuti kocsik piszkossága In: MéV, 1907. augusztus 4., 31. sz., 2. old.

23 Mönnyes Tóth Mihály magyar mérnök volt. Több vasútvonal építésében, azaz útvonal kijelölésében, követésében vett részt, különféle tervek készítésében stb. Letöltve a <https://www.arcanum.hu/en/online-kiadvanyok/Lexikonok-magyar-irok-elete-es-munkai-szinnyei-jozsef-7891B/> oldalról 2020. október 8.

---

ezért az alagút fölött vízelvezető árkokat csináltak, amelyek elvezették a meteorvizet.<sup>24</sup> A *Mariska* mozdony 1906. december 5-én, szerdán hajtott be először az alagútba.<sup>25</sup> 1968 után, amikor *Mariska* már nem közlekedett, az alagutat benőtte a növényzet, az alagút egy része beomlott.



**9. kép: A stanjevci-i alagút ma.**  
(fotó: Tomislav Vrečić, 2020. októbere)

### **A Goricskói *Mariska* a két világháború közötti időszakban**

Zúrók időkben a vonatok Magyarországon csökkentett mértékben közlekedtek. Muraszombat és Körmend között csak heti négy alkalommal közlekedett a vonat, éspedig hétfőn, kedden, csütörtökön és pénteken. A vonat, amely reggel 2.30-kor indult Muraszombatból, 4.20-kor tért vissza Körmendről Muraszombatba.<sup>26</sup>

---

24 A szabadhegyi alagutról In: MéV, 1907. augusztus 11., 32. sz., 2. old., 1907. augusztus 18., 33. sz., 1–2 old., 1907. augusztus 25., 34. sz., 2. old., 1907. szeptember 1., 35. sz., 2–3. old. és Rustja, 26. old.

25 Az első mozdony az alaguton keresztül In: MéV, 1906. december 9., 49. sz., 2. old.

26 Vonatközlekedés In: MéV, 1918. december 29., 48. sz., 2. old.



**10. kép: Šalovec vasútállomás 1932 körül, foto Julij Schönauer.**  
(forrás: Mark Krenn őrzi)

1919-ben a Muravidék SHS Királyságához való csatolása után megszakadt a forgalom Magyarországgal. A fordított irányítás is megváltozott; a vasút többé nem tartozott a *Magyar Királyi Államvasutak* – MÁV alá, hanem a Zágrábi állami Vasúti Igazgatósághoz, amely viszont nem rendelkezett hatáskörrel, hanem minden ügyet a belgrádi minisztériumban intéztek.<sup>27</sup> 1922. április 27-én minden állomásról eltávolítottak minden mozdítható szerszámot és bútort. A lakosság körében ez nagy elégedetlenséget okozott, mivel ez a vasút nem állami tulajdonban volt, hanem egy sajátos részvénytársaság tulajdonában, amelynek részvényesei voltak a muravidéki községek és a lakosság is. Gašper Lipovšek, az akkori muraszombati főszolgabíró Szlovénia tartományi közigazgatásának elnökségéhez írt levelében azt írja, hogy a lakosság panaszkodik, hogy Goricskó távoli tájai így megint el lesznek szakítva a forgalomtól, és megint gyalog kell járniuk Muraszombatba. Véleménye szerint ez a vasút katonai okokból veszélyes volt, ami 1919 januárjának első napjaiban meg is mutatkozott, amikor a magyarok Muraszombatban legyőzték Jurišić csapatát, amely 1918 karácsonykor és az 1919-es év elején elfoglalta Lendvát és Muraszombatot. Véleménye szerint a vasút gazdasági okokból sem javasolt, mivel a forgalom

<sup>27</sup> Karel Rustja: Proga Murska Sobota–Hodoš (a folytatásban Rustja), kiadatlan és Pivar, 263. old.

Magyarország felé hajlik, és mint ahogy *annak idején a magyarok csak Muraszombatig építettek vasutat, gazdaságpolitikai okokból a mi oldalunknak csak az Ormož–Ljutomer–Muraszombat útvonalat lenne hasznos aktiválni, amely vezető és lefolyó ér lenne.* Lipovšek megállapítja azt is, hogy a vasút nagyon rossz állapotban van, és nagy beruházásokra lenne szükség, ha újra használni szeretnék. A hosszú ideig használaton kívül lévő gördülőállomány nagyon meg van rongálva, *az épületek alapos javításra szorulnak, és az egyidejűleg lerakott vasúti talpfák többnyire korhadtak. Csak a küszöbök cseréje hatalmas milliókba kerülne.* Végül arra a következtetésre jut, *hogy már elegendő vasúti összeköttetés van Magyarországgal Lendván és Kotoribán keresztül, és hogy az Ormož–Muraszombat–Szombathely vonallal szemben erős állampolitikai, vám- és adóügyi érdekek érvényesülnek.*<sup>28</sup> A helyi lakosság és a kereskedők nyomására az vasutat nem távolították el, de a személyszállítás terjedelmét csökkentették. A vonat csak hetente háromszor közlekedett: hétfőn, szerdán és szombaton, az áruszállítás nem volt lehetséges.<sup>29</sup> 1924. november 22-én a Muraszombat–Hodoš vonalat a Ljutomer–Ormož vonalon keresztül összekötötték Közép-Szlovéniával. A goricskói fa- és állatállomány szállításának köszönhetően életre kelt a vasúti közlekedés. Goricskóról Szlovénia belső részébe többnyire fát és gyümölcsöt szállítottak, visszárunak pedig szenet, cementet, műtrágyát és meszet. Ebben az időszakban a vasúton nem folytak nagyobb helyreállítási munkálatok, kivéve 1933-ban.<sup>30</sup>



**11. kép:**  
A vasúti  
talpfáknak  
való fa  
szállítása  
Šalovcin a 20.  
század 30-as  
éveiben.  
(forrás: Mark  
Krenn őrzi)

28 Muraszombat–Hodos vasút, szétszerelés, 1922. 5. 1., Srez állománya Muraszombat, 12/3 borítók, TE 12.

29 Pivar, 263. old.

30 Pivar, uo. és Otvoritve naše prve železnice, In: Novine, 1924. 11. 20., 48. sz., 1–2. old.

## A második világháború ideje

Amikor a magyarok 1941. április 16-án Muravidéken átvették a hatalmat, a vasutat újra a Magyar Államvasutakhoz kapcsolták.



**12. kép: Munkások a vasúti sínek lerakásánál Hodosnál 1941-ben.**

(forrás: kapornaki Bočkorec család őrzi)

vasút megint jugoszláv kezekbe került. A vasút néhány helyen meg volt rongálva, de nem Hodoson, amely légi bombázást is megélt. A Puonci váltók meg voltak rongálva, Muraszombatban pedig le volt bontva az összes sín és a vasúti mérleg. A forgalom 1945 júniusában indult újra.<sup>31</sup>

A magyarok jól karbantartották és felszerelték a vasutat, mindegyik állomáson valamilyen létesítményt is építettek: a hodosi őrház mellett új házat építettek, Šalovcin és Gornji Petrovcin harmadik pár sínt raktak le, egy kutat, egy melléképületet és egy várótermet, Stanjevcin várótermet, irodahelyiséget, kamrát, melléképületet és mosdót, Puoncin nappalit és raktárat, Vanečán melléképület, Mačkovciban nappalit és raktárat, Muraszombatban befejezték a félig felépített épületet, felújították a raktárhelyiségeket és a pénztáros helyiségeit, és két váltóállomást építettek. A vonat 1945-ig folyamatosan közlekedett háromszor naponta. A 1945-ös felszabadítás után a

## A Goričskói Mariska utolsó évei

*Mariska* 1946-ban kezdett rendszeresen közlekedni. A vonat nemcsak gazdasági szempontból volt fontos, hanem olyan hely

<sup>31</sup> Sebastijan Rous: Gorička Mariška In: Zbornik Soboškega muzeja 5, Pokrajinski muzej Murska Sobota, 1998, 169–170. old. és Rustja, 60–51. old.

---

is volt, ahol naponta társalogtak a diákok, hivatalnokok és munkások. Az 1960-as évek elején naponta több mint 700 utas utazott. A hatvanas évek közepén megkezdődött a nagyméretű kivándorlás Goričkóról, különösen Muraszombatba és Szlovénia többi részére is.<sup>32</sup>

A Szlovén Szocialista Köztársaság Végrehajtó Tanácsa 1968 májusában tartott ülésén a veszteséges szlovén vasutakról is tárgyalt. Úgy döntött, hogy a Murska Sobota–Hodoš vasútvonal 1968. június 1-jétől már nem lesz nyilvános vasútvonal jellegű, ami viszont nem jelentette azt, hogy megszüntetnek minden forgalmat. A Végrehajtó Tanács határozata ugyanis egy olyan rendelkezést tartalmazott, hogy a Végrehajtó Tanács, a Maribori Vasúti Közlekedési Vállalat és a muraszombati Városi Közgyűlés szerződést kötnék az ezen a vonalon történő további forgalomról és a veszteség fedezéséről mindaddig, amíg meg nem oldódik a közúti szabályozás kérdése ezen a területen. Ez a szerződés a Hodos felé vezető korszerűsített út megépítéséig lenne érvényes.<sup>33</sup> A vonat júniustól még közlekedett, amit Jože Vrabl újságíró útibeszámolójából tudunk meg, amely a Vestnik hetilap 42. számában jelent meg, azaz 1968. október 31-én. Egy érdekes élményt írt le, amikor Muraszombatból Hodosig utazott. *»A Muraszombatból Hodosig vezető vonat tele volt gimnazista, közgazdász és más szakiskolák diákjaival. Négy diáklány térdén álvá írta a (büntető) házi feladatot a pasztörizálásról. A többi diákok a maguk módján szórakoztak, beszélgettek, emlékeztek az isklában töltött napra. Mindannyian szépen fel vannak öltözve, ápolt frizurájuk van, a lányoknak hosszú, a fiúknak rövid a hajuk. Puconci, Vaneča, Moščanci, Mačkovci és Stanjevci állomásokon gyorsan elhaladtunk. Mindegyik állomás után kevesebb utas volt a fülkében. Nem csoda, hogy arról is beszélgettek, hogy a Muraszombat–Hodoš vonat megszűnik. Azoknak a diákoknak, akik vonattal utaznak, reggel arra a vonatra kell menniük, amely 5.15-kor indul Hodosról. A Hodoshoz közeli vidéknek megvan a maga sajátosságai. Az úton nincs sok autó. Mačkovcitol nincs aszfalt. ...Aki még nem látta ezeket a tájakat mindenen meg van lepődve, mert sok sajátosságot lát...«<sup>34</sup>*

---

32 Pivar, 265. old.

33 Izvršni svet odločil o železniški progi Murska Sobota–Hodoš, In: Vestnik, 1968 május 16., 18. sz., 6. old.

34 Od Ptuja do Hodoša in čez Lenart nazaj In: Vestnik, 1968. október 31., 42. sz., 13. old.

---

1968. december 23-ával a maribori Avtobusni promet társaság egy új községi vonalat hozott létre Muraszombat–Mačkovci–Hodoš irányában és vissza. A menetrenden kívül a lakosokat megismertették azzal is, hogy új buszvonalat létesítenek az eddigi vasút helyett.<sup>35</sup>

Az utasszám csökkenése, valamint a magas anyagköltségek miatt a vasút vezetősége úgy döntött, hogy leggazdaságosabb lenne megszüntetni a vasutat. A vonatnak évente több mint 900.000 dinár vesztesége volt, a vasút elavult volt, a vonat maximális sebessége 25 km/h volt. 1968. december 31-én, 19.20 órakor *Mariska* utolsó útjára indult. Annak ellenére, hogy biztosak voltak abban, hogy az utolsó, 6228-as számú vonatot vadnyugati stílusú támadás éri, az utolsó út békésen telt. »*A szörnyen lihegő démon így örökre elhallgatott.*«<sup>36</sup>

## **A Goricskói Mariska ma és az emlékezete**

1981-ben készült el az első tanulmány, amely értékelte a Puconci–Hodos–országhatár–Zalalövő szakasz vasúti kapcsolat helyreállításának lehetőségeit, valamint egy ilyen szakasz kiépítésének a költséghatékonyságát. 1999. április 30-án hivatalosan megkezdődött az új szakasz kiépítése. 2001. május 16-án az akkori szlovén és magyar miniszterelnökök Janez Drnovšek és Orbán Viktor ünnepélyesen megnyitották az új szakaszt Puconci–Hodos–Zalalövő útvonalon, amivel újra helyreállították a közvetlen vasúti összeköttetést a két szomszédos ország között. Az új vonal kiegészíti az európai folyosók rendszerét, és az ötödik páneurópai folyosó korszerűsítését jelenti, amely Velencétől Trieszten, Koperen, Ljubljanán, Budapesten és Pozsonyon keresztül Lvivig tart. Ez egyben a legrövidebb útvonal egyrészt az északadriai kikötők és Észak-Olaszország között, másrészt Magyarország és a kelet-európai országok között. Összeköti a szlovén gazdaságot és a koperi kikötőt (Luka Koper) Közép- és Kelet-Európával, valamint a Muravidéket Szlovénia más részeivel.<sup>37</sup> 2009. és 2016. között korszerűsítették és villa-

---

35 Reklama Avtobusnega prometa Maribor In: Vestnik, 1968. december 19., 48. sz., 17. old.

36 Vlák št. 6228 In: Vestnik, 1969. január 9., 1. sz., 1. old.

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

---

mosították a Pragersko–Hodos útvonalat. A teljes beruházás 465 millió eurót tett ki.<sup>38</sup> A vonal korszerűsítésének ellenére az út ezen a vasúton még mindig nagyon lassú, és ha más nem is, legalább a gyorsasága időnként az egykori Goricskói Mariskára emlékeztet, mivel a leggyorsabb vonattal is Muraszombatból Budapestig az út négy és fél órát vesz igénybe, átszállás esetén viszont akár hét és fél órát.<sup>39</sup>

Annak ellenére, hogy az *igazi Mariska* már nem közlekedik, Goricskó és Muraszombat idősebb lakossága továbbra őrzi emlékezetét. A muravidéki írók és költők is gondoskodtak arról, hogy soha ne süllyedjen bele a feledés homályába. Így olvashatunk róla Vesna Radovanovič írónő *Puhačka* című meséjében, Milan Vincetič a *Parnik v ajdi* című novelláiban írt róla, Dušan Šarotar viszont mindig a *Goricskói Mariskára* gondol, amikor műveiben a vonatról ír.

---

38 Posodobitev železniške proge Pragersko–Hodoš, <http://stajerska.eu/2016/06/08/posodobitev-zelezniske-proge-pragerskohodos/>, utolsó megnyitás 2020. 10. 8.

39 Offers Murska Sobota–Budapest, <https://www.bahn.de/en/view/index.shtml>, utolsó megnyitás 2020. 10. 8.



---

## Levéltári források

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

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

Železnica Murska Sobota–Hodoš, szétszedés, 1. 5. 1922, Srez Murska Sobota, 12/3 borító, TE 12, a Muraszombati Területi könyvtár.

## Online források

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

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

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

Offers Murska Sobota – Budapest (Muraszombat – Budapest vonatok menetrendje, 2020. okt.), forrás: <https://www.bahn.de/en/view/index.shtml>.

A Pragersko – Hodoš útvonal korszerűsítése, 2016. 6. 8., forrás: <http://stajerska.eu/2016/06/08/posodobitev-zelezniske-proge-pragersko-hodos/>.

Szabó, Angela és Wettstein Domonkos: Helyi érdekű vasutak építészete, forrás: [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, forrás: <http://www.vasutallomasok.hu/index.php?o=tipus>.

Wörös, László, forrás: [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)).

---

## Irodalom

A kereskedelemügyi m. kir. minister 1905. évi 65.671. számú rendeletével kiadottengedélyokirat a körmend–zalalövő–őrissentpéter–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.

## Újságforrások

### *Muraszombat és Vidéke:*

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

### *Novine:*

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

### *Vestnik:*

- Izvršni svet odločil o železniški progi Murska Sobota – Hodoš, 1968. 5. 16., 18. sz.,
- Od Ptujja do Hodoša in čez Lenart nazaj, 1968. 10. 31., 42. sz.,

- 
- Reklama Avtobusnega prometa Maribor, 1968. 12. 19., 48. sz.,
  - Vlak št. 6228, 1969. 1. 9., 1. sz.

### **Más források**

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. Kiadatlan, a Murszombati Területi Múzeum őrzi.

### Železnica lokalnega pomena Ukk–Čakovec

Ključni del v Kraljevini Ogrski izgrajenega železniškega omrežja je povezoval velika mesta in kraje. Prvorazredne železnice so v prvi vrsti opravljale izvoz državnih kmetijskih proizvodov oziroma pomagale pri vključevanju velikih industrijskih krajev v omrežje kraljevine. Večino podjetij so zgradile in vodile zasebne družbe. Avstro-ogrski kompromis (1867) ter ogrsko-hrvaški sporazum (1868) sta prejšnje stanje spremenila le toliko, da so na celotnem obdobju Kraljevine Ogrske železniške zadeve prešle v pristojnost ogrske vlade. Ministri za javna dela in promet so bili prisiljeni iz proračuna vsako leto zahtevati večjo proračunsko podporo, saj je v pogodbah z zasebnimi družbami država prevzela jamstvo za obrestne mere. To je v praksi pomenilo to, da je, v kolikor določena družba v tistem letu ni imela dobička, zakladnica izplačala določen odstotek vloženega kapitala, ki se je gibal med 4 in 6 odstotki. Čeprav je dolžina železnic rasla, pa so proračun čedalje bolj bremenila izplačila jamstev za obrestne mere.<sup>1</sup>

Madžarska vlada je po letu 1868 bila prisiljena kupiti zasebne proge bankrotiranega podjetja, vendar se je pri izgradnji državnega omrežja že zavestno pojavilo ministrstvo. Po eni strani je bil glavni cilj povezovanje industrijskega območja Gömör z državnim omrežjem, saj so tukaj delovale tovarne železa, ki so bile v madžarski lasti in so zagotavljale domače surovine. Po drugi strani pa je dostop do reškega pristanišča po državni železniški progi omogočal od Dunaja neodvisno zunanjo trgovino.

Do začetka prvega desetletja 1880 se je izoblikovalo železniško omrežje v mešani lasti, ki je tvorilo mozaično omrežje. (1. slika)

Dolžina zasebnih železnic z garancijo državne obrestne mere v nacionalnem omrežju je 3.780 km, medtem ko je promet državnih železnic potekal na 1.135 kilometrih. Za izoblikovanje mozaične mreže je bila izvrstna priložnost državni prevzem zadolžene železnice Tiszavidék Vasút. Lastniki proge, ki je potekala od Szolnoka preko Debrecena, Nyíregyháze, Miskolca do Kasse ter od tam razvejano od Püspökladányja do Nagyvárada ter od

---

1 Magyar vasúttörténet 1. Glavni urednik: dr. László Kovács, Budapest, 1995, János Majdán: A közlekedés története Magyarországon. Pécs, 2014.



1. slika Mešano železniško omrežje na Madžarskem leta 1880

Szajola preko Békéscsabe do Arada in odseka Mezőtúr–Szarvas, so z veseljem pristali na državni odkup, ki se je zgodil leta 1880. S prevzemom te železnice se je začela širitev mreže MÁV (Madžarske državne železnice), ki je pod državnim sekretariatom ter kasneje ministrstvom Gáborja Barossa bila izvedena tako uspešno, da je bil mozaični sistem odpravljen, prvovrzdne železnice, ki jih je upravljala država, pa so na Madžarskem postale večinske. Glavne proge pa države še vedno niso povezovalе njenim potrebam primerno, njihova gradnja je veliko stala, le malo prog pa je delovalo gospodarno.

## 1 Nova rešitev: železnice lokalnega pomena

Gradnja železnic po vsej Evropi je bila velika in dolgoročna naložba. Hitro in od vremena v veliki meri neodvisno prevozno sredstvo je postalo priljubljeno, vendar za izgradnjo omrežja ni bilo dovolj kapitala. Čeprav je dolžina železnic v Franciji hitro rasla, v provinci Alzacija niso zgradili nobene proge. Načrti so nastajali tudi na območju s pomanjkanjem kapitala (ki ga je zaradi nemško govorečih prebivalcev želela aneksirati Prusija), vendar proge niso bile zgrajene. Znana je postala nova škotska

metoda, ki so jo razvili in uspešno uporabljali pri razvoju tamkajšnjih javnih cest: železnica lokalnega pomena. Del alzaške zainteresirane skupine je bil tudi tam v emigraciji živeč Ernő Hollán. (2. slika) Tehnični častnik madžarske osvoboditvene vojne je proučeval cestni model, ki so ga Francozi na podlagi škotskega modela predelali za gradnjo železnic. Železnica z imenom »local vicineau« (1850) je bila zgrajena po načelu »Do-



**2. slika Ernő Hollán (1824–1900)**

Uprabljali so gradbeni material, ki so ga uporabljali na tem območju ali se ga je na tem območju dalo izdelati. Opremo in vozni park je bilo treba kupiti, delovanje družbe pa so uredili na podlagi lokalnih interesov, s pomočjo lokalnih prebivalcev. Promet ni zahteval uvedbe nočnih voženj, tako so dnevne voznje še dodatno nižale stroške. Ni bilo treba kupiti varovalne opreme, zapornic in plačati osebja. Vstopnice so prodajali celo v gostilnah. Upravni odbor družbe so sestavljali domačini, zato niso imeli interesa za (morebitno) izplačilo dividend. Zaradi vsega tega so bile železnice lokalnega pomena res poceni.

Po vrnitvi domov je Hollan, ki je veljal za prometnega strokovnjaka, na različnih dogodkih delil svoje izkušnje o lokalnih železnicah. Ni naključje, da v madžarski vladi, oblikovani po kompromisu, grof Imre Mikó, minister za javna dela in promet, povabi Hollána na mesto »državnega sekretarja«. Kot državni

mestice zgraditi in domestice upravljati (domače zgraditi, domače upravljati)«.

Prvi korak lokalnih zainteresiranih strani je bil, da so ustanovili družbo, ki je poiskala najbolj podprto progo bodoče železnice. Člani ustanovljene družbe so vpisovali delnice ter tako ustvarili osnovo za njen nastanek. Ker so železnico gradili zase, so dotična območja lahko poceni razlastili. Velik del gradnje so opravili domači podjetniki, ki so delali poceni in na dotičnem območju obenem ustvarili možnosti za delo.

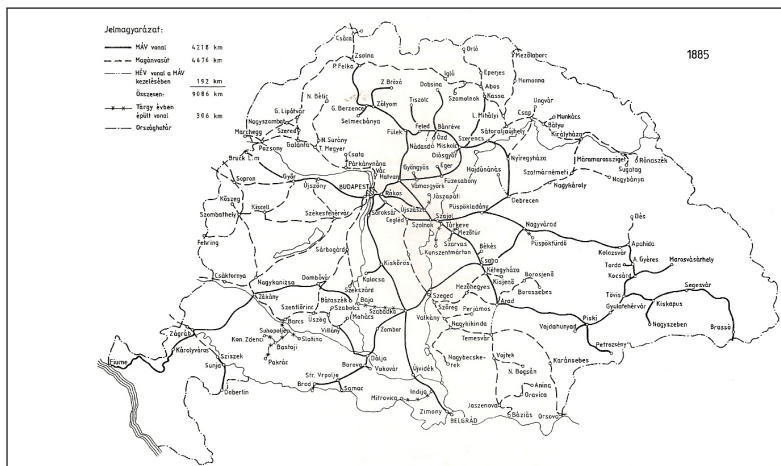
Uporabljali so gradbeni ma-

sekretar ne more začeti gradnje železnic, saj je zaposlen s težavami glavnih prog in zadevami na novo ustanovljenega MÁV-a. Z njegovimi pogledi se strinja tudi njegov minister, vendar v času pomanjkanja kapitala ni drugega načina za širitev mreže kot podpora zasebnih železnic z jamstvom za obrestne mere.

Poznavanje večkrat in na več mestih izraženih izkušenj je prispevalo tudi k temu, da lastniki, ki živijo v okolici Arada in upravljajo svoje kmetije, poskušajo izvesti gradnjo lokalne železnice na Madžarskem. Mesto Arad je že več kot desetletje uporabljalo železniške storitve. Partnerja je našel v inženirju Béniju Borosu, ki je imel bogate gradbene izkušnje. Ustanovila sta lokalno delniško družbo, ki je pomagala pri izgradnji 61 kilometrov dolge proge. Od 10. maja 1877 je na dvostopenjski železnici med Aradom in Borosjenóm potekal vsakodnevni promet.

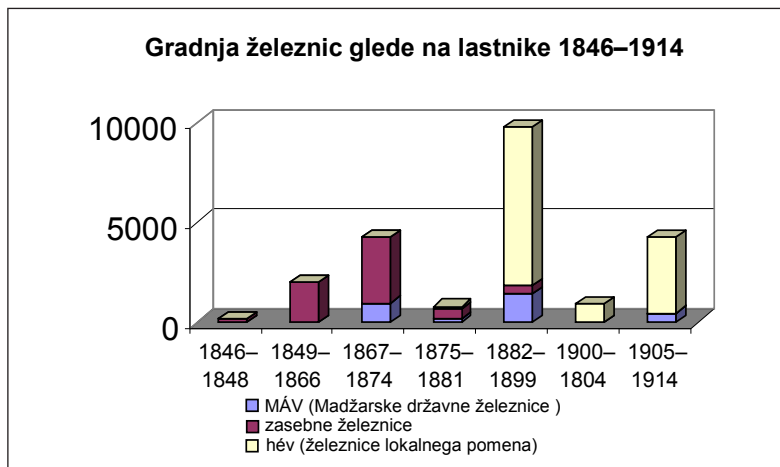
Sodobniki so bili nejeverni glede nizkih naložbenih stroškov in vojska novinarjev se je odpravila na ogled železnice. Železniška proga Arad–Kőrösvidöly je na kilometer stala 2.812 forintov v primerjavi z drugo veliko gradnjo v tem obdobju v Alföldu, železnico Tiszavidéki Vasút (10.505 ft/km) in Zahodno železnico, ki poteka skozi Bakony (23.750 ft/km).

Strokovnjakom je postalo jasno, da je mogoče graditi poceni, zato se je poleg in namesto dragih glavnih linij z nacionalnim in mednarodnim gospodarskim prometom bilo mogoče povezati tudi s stranskimi železnicami. (3. slika)



3. slika Prvi val železnic lokalnega pomena do leta 1885

Na pobudo ministrstva, ki jo je sprejel parlament, je vladar leta 1880 posvetil XXX. zakon, ki dovoljuje organizacijo, gradnjo in obratovanje poceni železnic (zdaj znanih kot lokalne železnice).<sup>2</sup> Od takrat skokovito naraste gradnja lokalnih železnic. Po odprtju bo večino teh upravljal MÁV, kar bo zagotovilo železnice, ki delujejo po vsej državi, z enakim voznim parkom, pravilnikom o storitvah in enakimi tarifami.<sup>3</sup> V železniških obdobjih, ki trajajo do prve svetovne vojne, je jasno razvidno širjenje omrežja v obdobju po letu 1882. (4. slika)



4. slika Gradnja železnic glede na lastnike 1846–1914

V celoti v Kraljevini Ogrski nastane eno najgostejših evropskih železniških omrežij, po katerem je zaradi območnih tarif, ki jih je uvedel Gábor Baross, potovalo več milijonov prebivalcev podeželja, uporabljali pa so jo tudi za različne prevoze.

## 2 Predhodno obdobje železnice lokalnega pomena Ukk-Čakovec

Čeprav je bila Zalska županija ena prvih, ki je odprla železnico, se podjetje z dunajskim sedežem v času trasiranja proge ni ukvarjalo z lokalnimi interesi. Primarni cilj Južne železnice je

<sup>2</sup> »1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról«. net.jogtar.hu (XXXI. člen zakona iz leta 1880 o železnicah lokalnega pomena. net.jogtar.hu)

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



bil prevoz kmetijskega blaga, proizvedenega v Zadonavju, do cesarske prestolnice in tržaškega pristanišča.

Podrejeno temu so trasirali in nato leta 1865 zgradili svojo progo, ki je prečkala Zalo iz severno-južne smeri. Vlaki, ki so vozili na progi Dunajsko Novo mesto–Sopron–Szombathely–Nagykanizsa–Trst, so se izognili sedežu županije.<sup>4</sup> Čeprav je železnica, zgrajena vzhodno od Zalaegerszega, v sosednji dolini imela postajo, ki nosi (tudi) ime sedeža županije, je dejansko delovala 8 kilometrov od trga. Vlaki Južne železnice so se ustavili v Zalaszentivánu, vendar so potniki in blago, ki je bilo namenjeno odpremi ali je prispelo od drugod, zahtevali ločen prevoz.



5. slika Omrežje Južne železnice

Samoumevna razvojna vloga železnice in boljša dostopnost okrožnega sedeža s časom nakažeta na potrebo po železniški povezavi. Na manj napreden nivo Zalaegerszega dobro kaže dejstvo, da so gradnjo železnice začeli dve desetletji po odprtju postaje Szentiván. V preoblikovanem madžarskem upravnem sistemu mu je uspelo pridobiti mestno pravico (1885), vendar je bil njegov pomen v primerjavi z Nagykanizso tudi znotraj okrožja drugotnega pomena. Eno ključnih dejstev za vključi-

4 Po lokalni legendi so se člani čevljarskega ceha bali sombotelske konkurence, zato trški sodnik, ki je izhajal iz njihovih vrst, ni prosil, da bi železnica peljala skozi Egerszeg. Čeprav urbana legenda traja že stoletje in pol, raziskovalci do sedaj niso našli podatkov za njen dokaz.

---

tev v nacionalni gospodarski obtok je bila neposredna železniška povezava.

Gospodarsko združenje okrožja Zala je prevzelo vodstvo pri pripravah, predsednik (Kálmán Háczy) pa je sklical sestanek o tej zadevi.<sup>5</sup> Mesto je v imenu zainteresiranih strani leta 1883 zaprosilo ministrstvo za dovoljenje za pripravljala dela za železnico lokalnega pomena od postaje Južne železnice Szentiván do Egerszega. Dovoljenje je bilo za eno leto izdano »*mestnemu sodniku Istvánu Czinderju in njegovim sodelavcem*«, v katerem je bilo zapisano: »stroški izgradnje in opremljanja postaje 8,9 km dolge proge so 329.100 forintov, 36.974 forintov na kilometer«. Dovoljenje za stransko progo drugotnega pomena je bilo uspešno podaljšano za nadaljnja tri leta. V vmesnem času so potekala pogajanja z Južno železnico, ki se je zavezala, da bo za ustrezen znesek opravljala trasiranje ter upravljala železnico. Junija 1884 je inženir Kálmán Lukáts pripravil načrte za linijo v dveh različicah. Eden se je nanašal na 8,9 kilometrsko progo, navedeno v dovoljenju, ki se je tako končala v mestu. Čeprav bi dolžina druge poti, dolga 6,3 kilometra, zahtevala manj naložb, bi morebitno nadaljevanje s končne postaje Kaszaháza, ki je ležalo na drugi strani reke Zale, namesto mesta za vozlišče določilo zunanje naselje.

Ustanovljena delniška družba je – v skladu z zakonodajo – poskušala ustvariti potreben kapital, vendar ji to tri leta ni uspelo. Načrt je obstajal, dovoljenje je bilo veljavno in aprila 1885 je Južna železnica določila daljšo progo. Delniška družba je iskala izvajalca za gradnjo. O pomenu železnice je pričalo dejstvo, da sta ponudbo za gradnjo dali dva izvajalca z Dunaja in po enega iz Budimpešte, Szombathelya in Kis-Cella, vendar se je potreben kapital zbiral počasi, gradnja pa je zaostajala.

Tudi drugi so opazili pomanjkanje železnic na tem območju, leta 1887 pa se je skupina vlagateljev prijavila in pridobila dovoljenje za pripravljala dela. Dovoljenje, izdano 1. maja, je bilo izdano na ime dunajskega bankirja Sándorja Goutha, dunajskega inženirja Mikso Pallaka, odvetnika in poslanca državnega zbora dr. Olivérja Szalvayja in glavnega madžarskega nadzornika Zahodne železnice Pála Burgerja. Dovoljenje je bilo za lokalno železnico od postaje Zalaszentiván preko Zalaeger-

---

5 II. zvezek dela z naslovom »Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen« (Sto let upravljanja železnic v Sombotelu) opisuje priprave ter spremlja gradnjo. Glavni urednik: dr. István Kövér, Szombathely, 1995. 279–290.

---

szega, Dolnje Lendave do Čakovca. Kar zadeva končno postajo, je dovoljenje vključevalo tudi možno progo Beltinci–Radgona/Radkersburg iz Dolnje Lendave. Na sestanku, ki ga je sklicalo Gospodarsko združenje, so prisotni podprli progo Bak, Gutorfölda, Páka–Csömödér, Lenti, Réedics, Dolnja Lendava, Mursko Središče, Čakovce.

Imetniki krajsih licenc so se 26. julija 1888 pridružili čakovski skupini in s skupnimi močmi še naprej zbirali kapital. Madžarska zahodna železnica je prav tako podprla dokončanje nove proge in obljubila podporo za začetek del (in tudi podprla dela) od postaje Boba, ki je pripadala njenemu omrežju. Počasi se je izoblikovala proga, ki je bila povezana tudi z dvema velikima zasebnima družbama, in ki je iz severovzhodne smeri proti jugozahodni skozi njeno glavno mesto prečkala županijo Zala.

Izgradnjo nove železnice je olajšal začetek gradnje železnice lokalnega pomena na tem območju, ki se je začela na postaji Madžarske zahodne železnice. Glede na pismo ministrstva, je ministrstvo podprlo »z 26. marca 1888 izdanim dovoljenjem izvedbo železnice lokalnega pomena s parnimi lokomotivami na relaciji Boba–Jánosháza–Sümege.«<sup>6</sup> Železnica je bila izgrajena v nekaj mesecih in so jo predali v uporabo 10. januarja 1889. Ker je bila izhodiščna točka Boba, so lahko čakovsko železnico lokalnega pomena nadaljevali s sedme postaje, Ukka, in tako načrtovana proga je postala krajša in cenejša.

### 3 Sprememba zakonodaje

Državni zbor je na podlagi državnih izkušenj osem let kasneje spremenil zakon iz leta 1880.<sup>7</sup> V vseh primerih so spremembe vključevale olajšave oziroma povečevale možnost državnega posredovanja. Taka sprememba je bila, da je bilo za linijo, ki je prišla neposredno do meje, potrebno zakonodajno dovoljenje, brez dovoljenja ministra niso mogli spremeniti niti delovanja določenega podjetja, če bi železnica lokalnega pomena povezovala proge strateškega pomena, bi lahko prišlo do takojšnjega držav-

---

6 Magyarországi Rendeletek Tára 1888 (Zbirka madžarskih predpisov)

7 1888. évi IV. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről. net.jogtar.hu, ezer év törvényei (IV. člen zakona iz leta 1888. o spremembah in dopolnitvah zakona iz leta 1880 o železnicah lokalnega pomena. net. jogtar.hu, zakoni tisočih let)

---

nega prevzema, podjetje pa bi po 30 letih vsekakor postalo last MÁV-a. Določeni so bili predpisi o poštnem prevozu in oprostitvev plačila pristojbin in znamk delniški družbi. Zelo pomembna sprememba se je pojavila v b. točki 6. člena:

*»b. Minister za javna dela in promet lahko v soglasju z ministrom za finance državni tovarni železniških strojev in tovarni železa in jekla iz Diósgyőra omogoči posojilo z možnostjo večletnega odplačevanja za nakup za gradnjo potrebnih lokomotiv oz. železnih in jeklenih materialov. Način takega posojanja in zavarovanje, ki se zahteva v zameno za to, določita omenjena ministra.*

*Podrobno so zapisali, da lahko izgradnjo železnic lokalnega pomena podpirajo:*

- a) država;*
- b) zakonodajni organi ter*
- c) okraji sami.«*

V proračunu je bil za to na letni ravni ustanovljen osrednji sklad (do vrednosti 300.000 HUF) in navedli: da lahko država podpre gradnjo železnic lokalnega pomena v vrednosti do 10 % gradbenega kapitala. Druge upravne enote lahko dajejo subvencije ali najemajo posojila za gradnjo lokalnih železnic na osnovi svojih različnih področij (javna dela, lokalni davki). Preprečevanje zadolževanja je bilo urejeno že z nekaterimi prejšnjimi zakoni, vendar so bili le-ti tudi tukaj okrepljeni, da se prepreči bankrot kakšnega okraja ali naselja. K vsem takšnim ukrepom je moral prispevati tudi zagrebški ban (glede na ogrsko-hrvaški sporazum iz leta 1868)!

V kolikor niso mogli odkupiti trase za železnice lokalnega pomena (v primeru cest, nasipov itd.), je na podlagi logike vojaških vidikov minister odločil o materialni razlastitvi določenih območij.

Osnovna sprememba je bila, da so morali v primeru zneskov, določenih v gradbenem dovoljenju, imetniki licence dokazati, da imajo v dovoljenju navedenih 30 % stroškov v gotovini. Druga (pogostejša) metoda je bila zagotoviti znesek, potreben za gradnjo, z izdajo rednih delnic, vendar je v tem primeru pravilo zahtevalo 35% predplačilo. Hkrati je zakon ministru dovoljeval, da v primeru rednih delnic zmanjša plačilo 35 %, kar je bilo – o tem bo govora kasneje – zelo pomembno v primeru čakovske železnice.

Zaradi zakonskih predpisov so pri pripravah temeljito preučili finančno breme dotičnih upravnih enot – s tem so zanamcem

---

omogočili vpogled v njihov takratni finančni položaj. Po drugi strani je ministrstvo nadziralo tako rekoč vsak korak in občasno poseglo v gradnjo železnice.

Po takšnih pripravah in pravnem ozadju naj spregovorimo o izgradnji železnice lokalnega pomena.

#### 4 Gradnja lokalne železnice Ukk–Čakovec

V skladu z zakonskimi predpisi so imetniki dovoljenj na ministrstvu na vojaškem zemljevidu predstavili načrtovano traso. Proga Boba–Dolnja Lendava–Čakovec je bila načrtovana v dolžini 119,8 kilometra, vnaprej pa je bil izračunan proračun 5.232.482 HUF. Železnica lokalnega pomena, ki je veljala za dolgo, se je dotikala mej 55 naselij, imetniki dovoljenj pa so se uspešno dogovorili z vsemi vpletenimi oziroma s kmetovalci.

Predhodna finančna zaveza, prejeta od zainteresiranih oseb, naselij, mestnih in okrajnih skupščin, je kazala na to, da na območju s primanjkljajem kapitala ni mogoče zbrati 35 % vpisa delnic. Ob progii ni bilo večjega mesta, številne majhne vasi so imele železnice, na tem območju je bilo malo velikih posesti. Imetniki dovoljenja so se obrnili na ministra Gáborja Barosa s prošnjo, naj zaradi teh razlogov naredi izjemo in zmanjša zakonsko določeno predplačilo. Po drugem zakonu o lokalnih železnicah, ki je bil prej opisan (IV. člen zakona iz leta 1888), je minister uveljavil svojo pravico do znižanja in sprostil pet odstotkov iz vpisa za redne delnice. Hkrati je poleg določitve 30 % vložil posebno prošnjo izvajalca železnice, ki se je gradila: betonske stebre bodo preizkusili pri podnožju mostu čez močno nihajočo in hitro tekočo Muro. Sklenili so posel, nato pa je minister zakon predložil parlamentu.

Poleti leta 1889 izglasovan, 28. junija posvečen in dva dni kasneje razglašen zakon je v 4 členih podal pooblastilo.<sup>8</sup> Na podlagi

**8 XXXV. člen zakona iz leta 1889 v zvezi z dovoljenjem za odobritev železnice lokalnega pomena od Čakovca preko Zalaszentivána do Ukka**

1. § Ministrstvo je s tem pooblaščen za izdajo dovoljenja za izgradnjo ter delovanje parne železnice lokalnega pomena, z začetkom od železnice lokalnega pomena Boba–(Jánosháza)–Sümege, ki se začne poleg vasi Ukk izhajajoče in preko Zalaszentivána, kjer se priključi na Južno železnico, nadalje preko Zalaegerszega, Dolnje Lendave in Murskega Središča, do čakovske postaje Južne železnice pod pogoji, ki so zajeti v XXXI. členu zakona iz leta 1880 in IV. členu zakona iz leta 1888.
2. § Minister za javna dela in promet je pooblaščen, da v soglasju z ministrom za finance in v primeru, da glede na razmerja, določena s IV. členom zakona

---

tega je minister Gábor Baross 3. julija izdal dovoljenje.<sup>9</sup> Pravila, povzeta v 25. členu, podrobno opisujejo korake, potrebne za dejansko izvedbo železnice lokalnega pomena.

Bil je prvi, ki je zabeležil, da so imetniki dovoljenja za pripravljala dela našli izvajalca in za izgradnjo proge pooblastili münchenško podjetje Localbahn Actien Gesellschaft. V dovoljenje je bilo v primerjavi s predhodnimi načrti vključeno celo kratko razvejanje stranske proge: povezava krajev Túrje in Zalaszentgrót. Železnico je bilo treba zgraditi in predati v uporabo v roku dveh let. Delovna licenca podjetja je bila 90 let (ki bi po zakonu po preteku treh desetletij lahko prešlo v državno last!).

Končni znesek je bil v primerjavi z vnaprej izračunanimi stroški gradnje nižji: 3.800.000 HUF. Od tega je za nakup prometnih sredstev mogoče porabiti 291.000 HUF, medtem ko so 85.000 HUF imeli za rezervo, vezano na ministrovo dovoljenje. Imetnik dovoljenja je bil dolžan položiti 188.000 HUF pologa, ki so mu ga vrnilo po predaji železnice.

Ministrski dokument je določal cene vozovnic: v prvem in drugem razredu 5 krajcarjev na osebo in na kilometer, v III. razredu 4 krajcarje. Za veliko prtljago potnikov ter za ločeno obdelano hitro blago je bilo treba plačati 40 krajcarjev na 10 kilogramov. Za tovorni promet so se cene gibale med 60 in 90 krajcarjev na kilometer in na 100 kilogramov. Tovornina za težko blago je bila določena ločeno in je stala 1,20 krone za premog, kamen, sol, drva, gradbeni les, gnojilo, apno in opeko.

V skladu z določili zakona so lahko vlaki na podlagi tarif, ki so jih prej standardizirali po vsej monarhiji, po poenotenih

---

iz 1888, 35 % dejanskega gradbenega kapitala te železnice lokalnega pomena ni bilo mogoče pokriti z izdajo navadnih delnic – zaradi pomanjkanja potrebnega kapitala s strani zainteresiranih – lahko navadni osnovni kapital, za razliko od citirane zakonske določbe, izjemoma določi v višini 30% dejanskega gradbenega kapitala.

3. § Minister za javna dela in promet je v skladu s 1. odstavkom XXXI. členom zakona iz leta 1880 poročal državnemu zboru o dovoljenju za to železnico.
4. § Ta zakon, za izvajanje katerega sta zadolžena minister za javna dela in promet ter minister za finance, začne veljati na dan objave v zbirki zakonov; vendar pa dovoljenje iz njega preneha, če železnice lokalnega pomena iz 1. odstavka ne bi bilo mogoče odobriti do konca tekočega leta. net.jogtar.hu.
- 9 »A csáktornya-zalaszentiván-ukk helyi érdekű gőzüzemű vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek« (»Pogoji za gradnjo in poslovno opremo železnice lokalnega pomena na parni pogon Csáktornya-Zalaszentiván-Ukk«) Magyarországi Rendeletek Tára (Zbirka madžarskih predpisov), 1889. 1713–1731.

---

cenah prevažai vojsko in vojaško blago, zapornike in njihovo spremstvo. Javni uslužbenci in železniški uslužbenci, ki so potovali zaradi uradnih zadev, so lahko potovali brezplačno. Stroške poštnega prometa je določil minister, telegrafsko postajo, postavljeno vzdolž proge, pa je lahko zgradilo in upravljalo podjetje.

Imetniki dovoljenj za pripravljalna dela so lahko ustanovili delniško družbo, kar so tudi uspešno naredili. V našem primeru Železnica lokalnega pomena Ukk–Čakovec, d. d. s sedežem v Budimpešti in z madžarskim jezikom poslovanja.

Dovoljenju je bil priložen dokument, ki določa pogoje, v skladu s katerim je treba na normalnotirni železnici (1.435 mm) uporabiti jeklene tirnice (najmanj 23,6 kg/tekoči meter). Stavbe so bile zgrajene v skladu s takrat že uveljavljenimi tipi postaj MÁV. Ker je šlo za železnico lokalnega pomena, so bili na treh mestih na povezavah na glavno progo (Čakovec, Zalaszentiván, Ukk) postavljeni varnostni znaki. Predpisi za podzid ter vzpetine in ovinki so bili določeni na podlagi že standardiziranih pričakovanj.

Določili so hitrost na uro, 30 kilometrov. Določene so bile postaje in postanki: »Čakovec, Mursko Središče, Dolnja Lendava, Réedics, Csömödér, Gutorföld, Tófej (vojaški ovinek), Bakk, Zala-Egerszeg, Zala-Szent-Iván, Ollár, Szöpötk, Zalabér, Türje, Eötvös (nakladalna postaja) in Ukk«.

Delo tehničnega urada v Zalaegerszegu je bilo pod nadzorom ustanovljene delniške družbe. Organizirali so zemeljska dela za progo, ki so bila hkrati izvedena na več odsekih. Zaposlili so lokalne delavce, tako jim ni bilo treba nuditi nastanitve ali hrane. Najeli so državno posojilo, ki ga je ponujal spremenjen zakon, za nakup tirnic in drugih železnih delov, proizvedenih v MÁV-ovi železarni v Diósgyőrju.

Praznični začetek gradnje je bil v Zalaegerszegu 29. septembra 1888. Kljub močnemu dežju se ga je udeležilo veliko število zainteresiranih, ki so slišali več pozdravnih govorov. Uradni začetek gradnje je bil poseben, kar dokazuje napis na ohranjenem orodju: *»V spomin na začetek gradnje železnice lokalnega pomena Čakovec–Zalaegerszeg–Ukk je s pričetkom del s to motiko opravil Benő Svatits Bocsári, župan Zalske županije, dne 29. septembra 1889 za povečanje gospodarstva ter kulture Zalske županije.«* (Iz srebra izdelano motiko so glede na sklep deželnega zbora vložili v arhiv). Ob eni uri popoldne je bil v gostilni Arany Bárány praznični banket z 80 pogrinjki.

Gradnja se je začela na več lokacijah, vendar z različno hitrostjo. Linija je bila končana v manj kot enem letu: 19. oktobra 1890 je prišlo do »uradnega prevzema«. Minister Gábor Baross se je udeležil tehničnega prevzema. Po eni strani je prevzem železnice lokalnega pomena prišel pogledati zaradi redko ponujene posebne pomoči, po drugi strani pa ga je zanimal most, ki so ga zgradili čez Muro.

Minister je z MÁV-ovim posebnim vlakom ob 8. uri zjutraj prispel na postajo Kis-Cell, kjer sta ga pozdravila župana Železne županije in županije Zala (Benő Svasits in Kálmán Radó). Vlak je prispel na območje županije Zala na postaji Ukk, kjer je ministra pozdravila delegacija pod vodstvom podžupana Károlyja Csertána. Od Ukka naprej so na vsaki postaji sledili pozdravni govori, medtem ko so si ogledniki vse ogledali. Posebna pozornost je bila namenjena pregledu stavb, zlasti stražarnic, zgrajenih ob tiru. Odbor je poskusil vodo iz vseh arteških vrtin, ki so delovale po takratnem standardu MÁV. V Ötvösu je ministra in odbor pozdravil domači župnik, v kraju Túrjel zalaszentgrótski župnik, v Szöpötku pa okrajni glavar Miklós Thassy. Vlak se je ob 11. uri pripeljal na sedež okraja, kjer je imel pozdravni govor župan Károly Kovács. (6. slika) Z železniške postaje, ki je bila (takrat) relativno daleč od središča mesta, so udeleženci z 80 vpregami nadaljevali pot do mestne hiše.



**6. slika** Ob otvoritvi železnice lokalnega pomena predana postaja v Zalaegerszegu



---

Na poti je Baross izstopil iz kočije in tiho počastil kip Ferenc Deáka, ki ga je imel v predstavniskem domu zelo rad. Po navdušenem sprejemu je župan v pozdrav ministru priredil slavnostno večerjo s 60 pogrinjki. Vzporedno s tem je izvajalec Localbahn Actien Gesellschaft na pogostitev v hotel Arany Bárány povabil 150 gostov.

Vlak za prevzem je pot nadaljeval ob pol štirih popoldne. Do Dolnje Lendave je prišel mimo krajev Bak, Tófej, Gutorfölde, Csömödér (7. slika), Lenti, Rédics (8. slika).



**7. slika Stavba postaje, ki so jo odprli ob predaji, danes v Csömödérju**



**8. slika Stavba postaje Rédics danes, na kateri je dobro viden tip gradnje ob predaji: poslovni prostor, čakalnica, službeno stanovanje**

Prihod vlaka v Dolnjo Lendavo ob pol 6 je pozdravila velika množica (9. slika).



9. slika Dolnjo Lendavska železniška postaja

»Odvetnik Mihály Hajós je v imenu mesta z gorečim nagovorom pozdravil«<sup>10</sup> Barossa ter komisijo za prevzem (10. slika).



10. slika Dolnja Lendava na prelomu stoletja

<sup>10</sup> O »uradnem sprehodu« je podrobno poročal Zalamegye, 19. X. 1890.

---

*»Vlak se je prav tako ustavil v Murskem Središču poleg osvetljenega mosta čez Muro, da bi si tudi od blizu ogledali s posebno tehnologijo zgrajen most.«*



**11. slika Prvi železniški most lokalnega pomena čez reko Muro, ki stoji na betonskih stebrih, leta 1941 (Fortepan, Karabélyos Péter)**



**12. slika Čakovška postaja Južne Železnice (z okrepevalnico), kamor se je priključila zalska železnica**

Izmed članov odbora, ki so stopili z vlaka, je Baross inženirje, ki so projektirali ter gradili most, prosil, naj se postavijo pod most, medtem ko se vlak pelje čez. Vaja je odlično uspela, od ta-

---

krat naprej so tudi pri drugih železnicah lokalnega pomena gradili betonske stebre, zlasti nad hitro tekočimi rekami in potoki.

*»Vlak je v Čakovec pripeljal ob sedmi uri, od koder so – po kratkem postanku – gostje ob četrtna devetih prispeli v Kotoribo« (12. slika).*

Komisija za tehnični prevzem je povsod ugotovila, da je vse v redu, tako so v Čakovcu podpisali dovoljenje za začetek obratovanja. Na železnici se je naslednji dan zagnal uradni železniški promet. Dnevno sta med dvema postajama vozila dva para vlakov.

Ob predaji je časopis Zalamegye upravičeno zapisal: *»Bese-da je utelešena! ... Doživimo lahko odprtje tiste železnice, ki je s svojimi posebnimi odnosi poklicana dati nov zagon našemu mestu (Zalaegerszegu), ki je bilo dolgo časa potisnjeno v ozadje! Poklicana je povzdigniti obrt in trgovino našega mesta, spodbujati njene kulturne interese, prebivalcem županije odpreti nove možnosti zaslužka ter ustvariti bogastvo.«*

Železniška proga Čakovec, ki je bila neodvisno začeta in zgrajena, je kmalu postala članica konzorcija največje železnice lokalnega pomena v Prekodonavju. Največje podjetje za železnice lokalnega pomena v regiji je do leta 1918 tvorilo enoto z več nekdanjimi železnicami.

Iz železnic lokalnega pomena, ki so delovale predvsem v zahodnem Prekodonavju je leta 1902 nastala Prekodonavska lokalna železniška družba.<sup>11</sup> V obrazložitvi zakona po eni strani naštejejo ustanovitvene družbe, po drugi strani pa tukaj dobi dovoljenje za gradnjo proga, ki povezuje novozačeti Zalaszentgrót z Balatonszentgyörgyem, ležečim v dolini reke Zale:

- a) *»z dovoljenjem, izdanim 26. marca 1888, se dovoli izgradnja železnice lokalnega pomena za parno lokomotivo Boba–Jánoshalma–Sümeg;*
- b) *z dovoljenjem, izdanim 3. julija 1889, se dovoli izgradnja železnice lokalnega pomena Čakovec–Zalaszentiván–Ukk ter njena stranska proga Türje–Szentgróth (1889:XXXV. člen);*
- c) *z dovoljenjem, izdanim 28. aprila 1890, se dovoli izgradnja železnice lokalnega pomena za parno lokomotivo Sümeg–Tapolcza;*

---

<sup>11</sup> *»Utemeljitev IX. člena zakona iz leta 1902 o združitvi dovoljenj za gradnjo in poslovanje železniških prog v lasti Prekodonavskega železniškega podjetja lokalnega pomena in uvedbo oprostite prometne takse na teh železniških progah za isto obdobje kot za oprostitev prometne takse na lokalni železnici v dolini Zale.« net.jogtar.hu.*

- 
- d) z dovoljenjem, izdanim 1. julija 1890, se dovoli izgradnja železnice lokalnega pomena Bratislava–Szombathely (1890:XXXIII. člen);
- e) z dovoljenjem, izdanim 15. maja 1902, se dovoli izgradnja železnice lokalnega pomena doline Zala Zalaszentgrót–Balatonszentgyörgy (IX. člen leta 1902).«

Kasneje sta se konzorciju poridružila še Szombathely–Rum (1894) ter Jugozahodna železnica lokalnega pomena (Délnyugati hév) (Körmend–Zalalövő–Óriszentpéter–Murska Sobota). Omrežje je naprej razširjala Prekodonavska železnica lokalnega pomena med krajema Zalalövő in Zalaegerszeg (1913), izgradila je železnico Zalabér–Sárvár–Bükk–Felsőszentlászló (1913), ki je bila zelo pomembna za sárvársko tovarno sladkorja.

Prekodonavska železnica lokalnega pomena, ki je združevala vse železnice lokalnega pomena županije Zala in dve progi, ki tečeta v Szombathely, ter zelo dolgo sárvársko linijo v enem podjetju, je imela progo, ki je opravljala kar 500 kilometrov prometa. Omrežje je delovalo na podlagi pogodbe z Madžarskimi državnimi železnicami.

Imperij lokalnega interesa, ki je nastal le v tej regiji, je vodil Gyula Szájbély, ki je kot kontaktna oseba avstrijskih bank na Madžarskem in dober poznavalec gradbenih podjetij iz Münchna lahko pridobil velike zneske subvencij in popuste v korist zainteresiranih podjetij. Župani ter podžupani Železne županije in županije Zala, ki so bili v dobrem odnosu s Szájbélyjem, so nudili dodatno podporo in hkrati jamstvo za delovanje podjetja.<sup>12</sup> Tako je nastala železnica lokalnega pomena Ukk–Čakovec in je do leta 1918 delovala kot del velike železniške mreže.

## 5 Poseben vir

V povezavi s praznovanji tisočletnice na prelomu stoletja je vsako strokovno področje v državi poročalo o svojem razvoju in predstavilo razmere ob koncu stoletja. Tak povzetek je nastal tudi v primeru železnic, ki je po eni strani beležil rezultate, po drugi strani pa je poseben način zbiranja podatkov pripomogel tudi k nadaljnjem izoblikovanju razvojnih smeri.

---

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

---

»Po zaključku zadnje večje nacionalizacije je madžarski kraljevi minister za trgovino menil, da je prišel čas, da končno nadomesti dolgotrajni primanjkljaj in madžarski kraljevi direkciji državnih železnic dal navodilo za začetek del.«<sup>13</sup> – je pisalo v predgovoru h knjigi o zbiranju podatkov. Minister Sándor Edvi Illés je bil zadolžen za organizacijo dela in vodenje obdelave. Statistika beleži celoletni promet družbe MÁV in lokalnih železnic, ki jih upravlja.<sup>14</sup>

Povzetek, objavljen v dveh obsežnih zvezkih, je predstavil določeno prognozo in delujoče postaje za vsako železnico na podlagi enotnih načel, za točnost podatkov pa so služili tudi drugi takrat zbrani podatki in znanstvene analize. Najprej je obravnavano *geografsko okolje* ob progi, sledi *predstavitev prebivalstva*, ki živi ob železnici, *glede na materni jezik*. Neposredno je s prometom povezano III. poglavje, ki vsebuje *splošen opis kmetovanja*, iz katerega bralec izve imena lastnikov velikih kmetijskih obratov, kmetijskih skupnosti, najemnikov, ki delujejo vzdolž proge, ter velikost posestev. S pomočjo podatkov iz nacionalnih statistik lahko tukaj naredimo primerjavo, saj to poglavje objavlja povprečne donose kmetij na dotičnih območjih v preteklih letih. Raziskava posebej poroča o žitih, industrijskih rastlinah, komercialnih rastlinah in krmi. Četrto poglavje obravnava podatke o *vinogradništvu*, medtem ko je v naslednjem poglavju govora o *sadjarstvu*, kjer včasih zabeležijo tudi sorte. Na takšen način je govora tudi o *pridelavi zelenjave* na območju ob železnici. V VI. poglavju so pri podatkih *živinorejskih kmetij*, ki so se vključile v železniški promet, ločeno predstavljeni podatki živinorejskih farm goveda, konj, prašičev in ovac oziroma rejcev perutnine. Poleg predstavitve in številske opredelitve transportnih smeri so pripravljavci statistike objavili tudi seznam pasem živali, na katerem je dobro opazno, ali so se na kmetijah, ki so se vključile v promet, razširile tradicionalne ali nove pasme. V sedmem poglavju prikazane ne velike količine prevozov *živalskih*

---

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

14 Vir je predelala Zsuzsa Frisnyák: Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút–ember–tér kapcsolatok. ELTE BTK, Doktorska disertacija. Primerjavo določenih področij je opravil avtor: A vasutak közlekedés-szervező hatása az Alföldön. V: Az Alföld történeti földrajza (Pótfüzet) Frisnyák Sándor (ur.) Nyíregyháza, 2000. 30–46. Isti avtor: Az erdélyi vasútállomások vonzáskörzete. V: A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. Csíkszereda, 2001. 173–186.

---

*proizvodov* dobro prikazujejo stališča kmetov. Poleg sečnje in prevozov, ki jih opravljajo *gozdne posesti*, obstaja ločena opomba o zbiranju in trženju *gozdnih proizvodov*, ki prav tako kaže na specializacijo. V IX. poglavju o *pridobivanju mineralov* je mogoče preučiti podatke o proizvodnji, številu delavcev in tehnični opremljenosti rudnikov. Celovita slika industrijskih objektov, ki delujejo ob železnici, je podana v desetem poglavju, v katerem so podani leto ustanovitve vsakega obrata in tovarne, njihov strojni park, število zaposlenih ter kazalci proizvodnje. Povsod je bila podana natančna teža nakupov surovin in končnih izdelkov, pomembnih za železniški promet, v nekaterih primerih pa so navedli tudi ime potrošnika. Splošna predstavitev in opis linij se konča s podrobnostmi o *trgovskem življenju*. V XI. poglavju so predstavljena najpomembnejša trgovska središča in opisani tamkajšnji bolj znani sejmi, ki lahko povzročijo povečanje železniškega tovarnega prometa.

Najdaljše in najbolj podrobne vrstice podatkov so v XII. poglavju, v katerem je objavljen *promet železniških postaj*. »Številčni opis prometa vsake postaje« je zabeležen ločeno na tri skupine. Najprej so podrobno opisane postaje in *naselja, ki so z njimi povezana* iz prometnih razlogov, pri tem podajo takratno razdaljo med dvema naseljema v kilometrih ter kakovost cest, ki vodijo tja. V tej rubriki je prav tako govora o kmetijskih gospodarstvih in gozdarskih obratih, večjih od 1000 katastrskih oralov, o njihovih lastnikih in točni velikosti.

Druga skupina podatkov vsebuje podrobnosti o blagu, poslanem s postaje, kjer poleg podrobnega seznama blaga postanejo znane tudi njegove pomembnejše končne postaje. Blago, podano v metrih, hektolitrih in kosih, je vsota letošnjega prometa. Končne postaje so ločeno razvrščali v skupine: na Madžarskem, na avstrijskem ozemlju ali izven carinske meje.

Tretjo skupino podatkov sestavljajo sezname *prispelega blaga*, kjer so poleg poimenovanja blaga navedli še njegovo količino ter kraj izvora.

Čeprav ima beleženje blagovnega prometa več napak in pomanjkljivosti, je ta skupina podatkov iz leta 1895, ki nimajo para, na voljo sodobnikom ter znanjem. Ta zbirka podatkov, ki jim je še danes vredno slediti, prikazuje podrobno gospodarsko zmožnost glede na določeno železnico, ki jo je le redko kdaj mogoče analizirati.<sup>15</sup>

---

15 Treba je dodati, da letne serije podatkov seveda povzročajo številne težave

---

Pet mesecev po uradnem zaključku zbiranja podatkov – 31. decembra 1895 – je Sándor Edvi Illés razkril blagovni promet in se v predgovoru za pomoč zahvalil kolegu uradniku Imretu Bellaghu ml. Dva sta zbrala, razvrstila ter obdelala to ogromno zbirko podatkov, s pomočjo katere lahko dobimo celovito sliko o takratnem kmetovanju, blagovnem prometu ter potrošniških navadah.

## 6 Splošna predstavitev območja ob železnici, železniški tovorni promet Dolnje Lendave in njena aglomeracija leta 1895

Vir piše o progi: *»Od te proge se tretji član skupine odcepi pri Utku in tvori novo krilo, ki teče preko najsevernejše vzpetine gričev, ki obroblyajo Zalo, od kraja Türje do Zala-Szt.-Gróta. Glavna proga se nadaljuje od Türja in sledi toku reke Zala in nad Zalo-Szt.-Ivánom prečka južno železniško proggo. Iz tega odseka se odcepi stranska proga od Kis-Falud-Szt.-Ivána do Zala-Szt.-Ivána. Od tu vodi linija mimo vrste hribov, ki se raztezajo od juga do severa, ter gre nato čez zahodne griče gorovja Dobra in Kerko, nato pa čez Lendavo in rodovitne, široke doline Mure v Medžimurju preko madžarskega razvejanja Vend Bücheleka in končno preseka črto južne železnice pri Čakovcu.«<sup>d6</sup>*

Velika posestva/velike kmetijski obrati, ki delujejo na območju postaje, ki so svoje kmetijsko blago dostavljale po železnici, oziroma so njihove naročene izdelke in stroje za njih prevažali predvsem z vlaki.

*»Nazadnje ob liniji Ukk-Čakovec so večji posestniki, gr. Szegedy, gr. Batthyány, predstojnik Csorne, Harkányi, očetje Družbe Jezusove iz sv. Mihaela in Krplivnika, gr. Erdödy, Bezzerédy, Simonyi, gr. Fesztetich, gr. Széchényi, gr. Zichy, princ. in gr. Eszterházy, Dervarics, gr. Andrassy, Széll, škofija Sombotel, gr. Szapáry, občini Csesztreg in Dobrovnik, dediči br. Sina in gr. Klemens, ki se jim pridružujejo tudi gospodarji številnih manjših in večjih plemiških posesti velikosti od 200 do 500 hektarjev...«*

---

(tukaj niso podrobno opisane), vendar številke prikazujejo takratni promet.

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



---

... Na velikih posestvih ob progi, pa tudi na številnih gospodstvih s površino 3–700 hektarjev se ukvarjajo z razvitim kmetovanjem, učinek česar je viden tudi pri obdelovanju okoliških majhnih posesti; njihovi lastniki uspešno uporabljajo preverjene metode in orodja obdelave večjih posesti na svojih majhnih kmetijah. Učinek dobrega primera je izrazit predvsem na območju posestev županije Moson kraljevega princa Fredericka. V južnem delu županije Zala in v Medžimurju se s sodobnim kmetovanjem ukvarjajo samo gospostva, mali kmetje pa še vedno obdelujejo svojo zemljo na star tradicionalen način.<sup>17</sup>

Vir ugotavlja: »Stanje bogastva je pod srednjo stopnjo le v tistih delih županije Zala, kjer večji del že tako ne ravno bogato rodovite zemlje gorsko-hribovite meje pokrivajo graščinski gozdovi, ter tam, kjer delo marljivega vinogradnika v nekdanjih donosnih vinogradih ovirata filoksera in peronospora.«

»... vsi gozdovi so obsežni, njive pa dajejo manj pridelkov. Povsod zavzema območja prhlca, ki jo le v vodnih kotanjah nadomeščajo bogata, peščena in prodnata območja, bujni travniki in ravni travniki. Od Gutorfölda je progla značilna gozdna železnica, le v Lendavski nižini in dolini Mure pa so večje rodovitne površine, ki jih kmetijsko obdelujejo.«<sup>18</sup>

V velikih obratih in na kmetijah, ki proizvajajo tudi za trg, proizvajajo izdelke, ki ustrezajo geografskim razmeram, o katerih bomo govorili ob predstavitvi podrobnega prometa dolnjelendavske postaje. Hkrati je pomembno dodati, da se »ma pobočjih, ki se spuščajo na doline Lendave in Kerke obsežno ukvarjajo z vinogradništvom. Čeprav je filoksera marsikje popolnoma uničila grozdje, je v Zali še vedno več kot 41.000 katastrskih oralov vinogradov.

... V dolinah Lendave in Kerke, na mejah vasi Dolnja Lendava, Dolga vas, Čentiba, Dolina, Dobri, Pince, Szécsi-Sziget, Kerka-Szt.-Miklós, Genterovci, Lendva-Uj-falu, je tamkajšnje vinograde filoksera napadla le še zelo razpršeno, vendar pa je peronospora v zadnjih letih naredila veliko škode. Medžimurje pa sta že bolj resno napadla oba udarca, ki uničujeta grozdje in pridelek je padel na nekaj manj kot desetino nekdanjega. Ob Lendavi in Kerki je v polnem teku ponovna zasaditev površin, ki jih je uničila filoksera. Tu pridelano vino večinoma uživajo na sosednjem avstrijskem ozemlju in v prekodonavskem delu naše države.<sup>19</sup>

---

17 Prav tam: 397.

18 Prav tam.

19 Prav tam: 398–399.

---

Vir povzema o živinoreji ob železnici:

»Čreda goveda malih kmetov je običajno sestavljena iz križanja med rdečim lisastim zahodnim govedom in belo madžarsko pasmo; večinoma mali mešančki ...

... V okrožju Zala, razen nekaj vasi, dajejo večji poudarek govedoreji le posestva, tukajšnje pasmo pa daje križanje madžarskega rdečega lisastega zahodnega goveda in bele madžarske pasme. Poleg tega za vprežno govedo vzrejajo predvsem čistokrvno madžarsko pasmo.«<sup>20</sup>

Ob zbiranju podatkov so upravičeno ugotovili:

»Zalski del železnice lokalnega pomena se na začetku dotika gozdov Bakonya, na svoji nadaljnji poti pa madžarske z gozdovi pokritimi obronki vrhov Vzhodnih Alp; tukaj ob progi so z izjemo ene ali dveh vasi pousod obsežni gozdovi in v odpremnemu prometu postaj so na prvem mestu pošiljke lesa.

... Ob progi Zala-Egerszeg-Čakovec na mejah vasi Nagy-Kapornak, Pölöske, Nova, Páka, Pördeföld, Szilvagy, Kobilje, Külső-Sárd, Rédics imajo princ Eszterházy, sombotelska škofija, Družba Jezusova ter grof Széchenyi posamične gozdne posesti, ki presegaajo 1000 katastrskih oralov, in katerih skupni obseg je blizu 18.200 katastrskih oralov. Od Zala-Egerszega naprej se v gozdu pogosteje pojavijo borovci in pri železniškem prometu se poleg prej omenjenih vrst lesa pojavijo borovi storži ter borovi telegrafski drogovi.«<sup>21</sup>

Čeprav je bilo ob omenjeni železniški progi odkritih le nekaj mineralov, se je pojavila povsem nova možnost:

»Na dnu medžimurskih hribov so marsikje našli sledi premoga in nafte; o slednjem dunajsko podjetje Vilmos Singer že leta opravlja drage raziskave, vendar doslej njegova prizadevanja niso imela nobenega praktičnega uspeha.«<sup>22</sup>

Od zelo redkih industrijskih objektov so na tem območju prisotni z gozdovi povezani obrati:

»Manjša parna žaga dunajskega podjetja Grossmann in partner v gozdu v Novi (Csömödér) se ukvarja z izdelavo desk in podov in jih odvažajo na postaji Reka in Čakovec. Obrat parne žage bo kmalu povsem nehal delovati.

Parna žaga podjetja Hirschler és fia iz Újlaka v vasi Lenti (Rédics) na leto načrtuje 4000 kvintalov desk in jih dostavi na postajo Kotor-Alsó-Domboru.

20 Prav tam: 399–400.

21 Prav tam: 401–402.

22 Prav tam: 402.

---

*Na gozdnem posestvu Eszterházy hg. Curia (Csömödér) je budimpeštansko podjetje Klein J. A. postavilo parno žago, ki bo proizvajala izdelke iz bukovega in hrastovega lesa. Trg za te izdelke sta Dunaj in Budimpešta. Ta parna žaga naj bi delovala 2–3 leta.»<sup>23</sup>*

Na nerazvitost sedeža županije dobro kaže dejstvo, da so ob prelomu stoletja zabeležili en industrijski objekt:

*»Zaporniška dela se izvajajo v zaporu Zala-Egerszeg, pri čemer izdelujejo košare za pakiranje namiznega grozdja iz pokrajine ob Balatonu, 50 kvintalov tega izdelka se vsako leto pošlje s postaje Tapolcza, Keszthely in Kőszeg.»<sup>24</sup>*

Če povzamemo trgovino ob železnici, vir piše:

*»V Dolnji Lendavi in Zala-Egerszegu, ki predstavljata trgovsko središče za okoliške vasi, najdemo nekaj živahnosti še pri trgovini s trgovskim blagom, prehrambenim blagom, gospodinjskimi izdelki in oblačili ...*

*... trgovci s konji delujejo predvsem na sejnih v Dolnji Lendavi, Murskem Središču in Čakovcu.»<sup>25</sup>*

Povzeto: odprta železnica je tekla po pokrajini z drobnimi vasmimi, za pridelovanje poljščin manj primernem, za gozdarstvo in na južnem delu za vinogradništvo primernem področju. Vlaki so opravljali tovorni promet v skladu s pokrajino, vendar – z izjemo nekaj lesnopredelovalnih obratov – tu ni prišlo do večjih naložb. Železnica je stabilizirala že obstoječe gospodarske razmere, vendar zaradi njenega vpliva do bistvenih sprememb ni prišlo.

## **7 Tovorni promet postaje Dolnja Lendava in njena aglomeracija leta 1895**

O vplivu železnice, ki je delovala več let, ter okrog majhnega mesta izoblikovani aglomeraciji, dajejo odličen povzetek podatki, ki so bili zbrani na prelomu stoletja.<sup>26</sup>

1. Ker promet v tej regiji ustvarjajo predvsem veliki obrati, velja izpostaviti družine z velikimi posestvi, ki so bili pomembni tudi na državni ravni:

---

23 Prav tam: 403.

24 Prav tam.

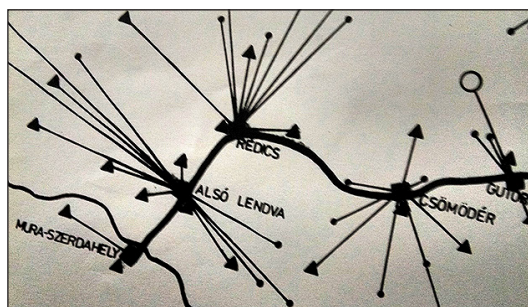
25 Prav tam.

26 Prav tam 417–418.

- posestva princa Miklósa Eszterházyja – 3292 katastrskih oralov v Dolnji Lendavi, Gaberju, Dolgi vasi, Kapci in na Pincah,
- posestva dedičev barona Simona – 1827 katastrskih oralov v Beltincih, Črenšovcih ter Gomilici,
- posestva grofa Géze Szapáryja – 1395 katastrskih oralov v Murski Soboti.

2. Na železniško postajo so iz naslednjih naselij prepeljali svoje blago oziroma so sem prispeli njihovi naročeni artikli in nastala je aglomeracija Dolnje Lendave (13. slika):

»Dolnja Lendava .....	1'5
Beltinci .....	21'0
Črenšovci .....	15'0
Dobri .....	12'0
Gomilica .....	13'0
Gaberje .....	4'0
Dolga vas .....	2'0
Kapca .....	6'2
Kerka-Szt.Miklós .....	13'0
Lovászi .....	14'0
Murska Sobota .....	29'1
Pince .....	6'8
Turnišče .....	13'6.«



**13. slika**  
**Aglomeracija**  
**dolnjelendavske**  
**železniške**  
**postaje 1895<sup>27</sup>**

Po zbranih podatkih o blagovnem prometu so največje pošiljke za prevoz bile živali oziroma sladkorna pesa in les.

<sup>27</sup> Uredil avtor.

## Tovorni promet na dolnjelendavski železniški postaji

Poslano na domače tržišče	Poslano za Avstrijo	Poslano izven carinskih mej		prispelelo
2 190 živali	3 020 živali	1 500 živali	<b>6 710 živali</b>	
16 postavk 26 632 kvintalov	13 postavk 15 330 kvintalov	1 postavka	<b>41 961 kvintalov</b>	19 postavk 62 540 kvintalov

Največje postavke			
Sladkorna pesa (10 000 kvintalov)	Hlodi (9 800 kvintalov)	Ovce (1 500 db)	Kamen (16 000 kvintalov)
Doga (5 600 kvintalov)	Oves (1 500 kvintalov)		Nafta (7 500 kvintalov)
Pragi (4 400 kvintalov)	Repica (1 550 kvintalov)		Les (6 300 kvintalov)
	Ječmen (1 300 kvintalov)		Izdelki iz železa (3 850 kvintalov)

### 14. slika Največje pošiljke blaga za domači promet, v Avstrijo ter izven carinske meje

570 pustega goveda, namenjenega za notranji promet, so poslali v Pápo, medtem ko so 1670 pustih prašičev vlaki odpeljali v pitanje v Győr és Kőbányo. V velikih količinah so v notranjost monarhije pošiljali govedo (300 kosov), puste prašiče (1.690 kosov), ki so jih dodatno pitali na Češkem in v Fürstenfeldu. Železnica je s postaje prevažala pitane ovce in jagnjeta (660 kosov) na Dunaj in v Pariz (1500 kosov). Živo perutnino (370 kvintalov), ki so jo z območja kupinarji zbrali v vozičkih, so poslali samo potrošnikom znotraj monarhije na Dunaj in v Hetzendorf. Od tod poslanih 25 konjev je šlo na sejme v Čakovec in Varaždin, kjer so jih večinoma kupovali italijanski trgovci. Od živalskih proizvodov so gospodstva pošiljala volno (60 kvintalov) v Budimpešto. Nasprotno pa so 510 kvintalov jajc, kar je zelo veliko število, vaški kupinarji pošiljali v avstrijski Hetzendorf in Pöllschach.

Na gospodstvih so začeli pridelovati sladkorno peso, 10.000 kvintalov pošiljke, poslana z območja postaje, je bilo predelane v tovarnah v Eszterháza-Fertőszentmiklósu in Sárvárju. Pšenico (447 kvintalov), pridelano na njivah, poslano na domače tržišče, so mleli v mlinih v Gyóru, Sopronu in Pápi, medtem ko so na Dunaju uporabili 100 kvintalov pšenice. Velike količine ječme-

---

na (1.300 kvintalov) in ovsa (1.600 kvintalov) so tovorni vagoni prav tako prepeljali v avstrijsko prestolnico, čeprav je od slednjih 50 kvintalov šlo tudi na Madžarsko (Szombathely). Večji del oljne ogrščice (1.550 kvintalov), pridelane na gospostvih, ki je takrat štela za novost, uvažajo na Dunaj, majhen delež (100 kvintalov) na domače tržišče, medtem ko je železnica prepeljala 80 kvintalov lanenega semena avstrijskim uporabnikom.

Iz obširnih gozdov pridobljene doge so iz Dolnje Lendave prišle na domače tržišče (5.600 kvintalov), pragi (4.400 kvintalov) na železniška križišča Čakovec in Nagykanizsa in 9.800 kvintalov hlodov v Avstrijo.

Moka (180 kvintalov), pivo (350 hl), sol (50 kvintalov) in drugo mešano blago (30 kvintalov) kažejo na oskrbovalno vlogo dolnjelendavskih trgovcev, saj so jih potrošnikom s tega območja poslali z vlakom.

Šaš, ki je veljal za redko dobrino, so iz Dolnje Lendave poslali v Budimpešto in Zagreb (20 kvintalov) in prav toliko na Dunaj.

Če povzamemo odpremljeno blago, je lepo vidno, da je 16 postavk (26.632 kvintalov) in 13 sklopov (15.330 kvintalov) šlo k potrošnikom v Monarhiji. Mimo carinske meje so od tod po železnici prevažali le ovce, ki so jih prepeljali v Pariz.

Na železniško postajo je v 19 postavkah prispelo 62.540 kvintalov izdelkov. Največjo postavko je predstavljal iz Eötvösa, Türja in Sümega poslani kamen (16.000 kvintalov), ki je v veliki urbanizacijski fazi gradnje hiš prispel k dolnjelendavskim zidarjem oziroma je služil za tlakovanje ulic. Apno (1.700 kvintalov), ki so ga poslali iz Ptuja in Sümega, ter les, ki so ga naložili v vagon v Mariboru in Varaždinu, prav tako kažeta na velike gradnje.

Relativno majhna količina premoga (500 kvintalov), prispelega iz Salgótarjána in Kawrina v Šleziji kaže, da ga niso uporabljali v gospodinjstvih, ampak za delovanje parnih strojev. Za kmetijske stroje pa so prejeli veliko večje količine surove nafte iz rafinerij v Reki in Trstu (7.500 kvintalov) in maščobe iz Székesfehérvárja in Budimpešte (280 kvintalov).

Velika količina izdelkov iz železa (3.850 kvintalov) in njihovi odpremni kraji (Ptuj, Gradec, Dunaj, Varaždin, Budimpešta) kažejo na domačo rabo oziroma nakazujejo na oskrbovalni center. Na območno vlogo in začetek meščanjenja kaže tudi pivo (940 hl), poslano s postaj v Ptuju, Gradcu in Kőbányi, 130 kvintalov začimb, ki so prispele z Dunaja, Trsta, 10 900 kvintalov moke iz Maribora, Gradca, madžarske prestolnice, Varaždina, Gyóra. Sladkor (1.100 kvintalov), ki je prispel iz dveh prestolnic ter Sze-

---

renca, kaže na meščanske potrebe gospodinjstev, ter tobak, poslan iz Nagykanizse in Budimpešte (360 kvintalov) prav tako.

Čeprav so v Dolnji Lendavi gojili grozdje in pridelovali vino, so zaradi pomanjkanja vina zaradi filoksere delno uničenih vinogradov prihajala vina, ki bi delno pripomogla k izbiri (2.440 hl), pridelovalcev iz Nagykanizse, Budimpešte, Varaždina, Reke in Pečuha. Alkohol (1.770 hl) so pripeljali z železniškimi vagoni iz dveh prestolnic, Székesfehérvárja in Gyóra, prav tako je iz teh mest, deloma pa tudi iz Gradca in Nagykanizse, prišlo delno predelano vino.

Poleg pošiljk gline in ploščic iz dveh prestolnic (200 kvintalov) so od tam in iz Gyóra železniški vagoni pripeljali stroje (1.400 kvintalov) ter ročna dela (1.400 kvintalov) iz Gradca.

Če povzamemo prihajajoči železniški tovorni promet, lahko rečemo, da so v Dolnjo Lendavo prihajale dobave, ki so pomagale pri začetku meščanjenja ter krepitvi funkcije oskrbovalnega centra.

## 8 Sklep

Železnica lokalnega pomena Ukk–Čakovec je bila zgrajena in je tudi začela obratovati po dolgih pripravah. Čeprav je Zalaegerszeg najbolj spodbujal in podpiral njeno gradnjo, so imela od nje koristi tudi naselja v županiji.

Po eni strani so v gospodarski obtok vstopile takšne gospodarske enote in naselja, ki pred železnico niso imela ali pa so imela le malo povezav izven njihove neposredne soseščine. Ob izkoriščanju nove priložnosti, ki jo je ponudila železnica, je bilo prodano blago, ki ga do takrat niso ali pa so ga komaj kdaj dali na trg. Povečanje prihodkov kmetij in dohodkov prebivalstva je spremljalo povečanje davčne zmogljivosti posestnikov, družin in skupnosti ter boljše finančno stanje Dolnje Lendave.

Po drugi strani pa poznavanje blaga, ki je prispelo s pomočjo železnice, kaže na to, da sta se v naselju začela meščanjenje in sprememba življenjskega sloga. Dolnja Lendava je znala povečati svojo vlogo obstoječega okrajnega središča in postala je ena najpomembnejših okrajnih središč županije Zala. Strokovna literatura upravičeno ugotavlja, da je bila Dolnja Lendava eno od treh okrožnih središč s polno pristojnostjo in zagotavljanjem popolne oskrbe na vseh področjih (sodstvo, zemljiška knjiga, notar, overitev tehtnic, šolsko in zdravstveno, gospodarsko).<sup>28</sup> Železnica lokalnega pomena je okrepila funkcije naselja in povečala njegovo vlogo mikroregije.

---

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

---

## Literatura

- Sándor Edvi Illés: A magyar királyi államvasutak és az üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. Budapest, 1896. I–II. zvezek.
- Zsuzsa Frisnyák: Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút–ember–tér kapcsolatok ELTE BTK, Doktorska disertacija.
- Magyar vasúttörténet 1. Glavni urednik: Dr. Kovács László. Budapest, 1995.
- János Majdán: Helyiérdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon. Budapest, 1996.
- János Majdán: A közlekedés története Magyarországon. Pécs, 2014.
- János Majdán: A vasutak körzetszervező hatása az Alföldön. V: Az Alföld történeti földrajza (Pótfüzet). Frisnyák Sándor (ur.). Nyíregyháza, 2000. 30–46.
- János Majdán: Az erdélyi vasútállomások vonzáskörzete. V: A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. Csíkszereda, 2001. 173–186.
- Mária Mohos: A Rábától a Muráig. Szombathely, 2008.
- Imre Söptei: A dunántúli vasútkirály: Szájbely Gyula. Múlt-kor magazin, 11. III. 2012.
- Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen I–II–III. Glavni urednik: Dr. Kövér István. Szombathely, 1995.
- Zalamegye, 19. X. 1890.
- »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 Csáktornyától 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 Rendeletok Tára, 1889. 1713–1731.



## Nezgrajena »dolnjelendavska železnica«

### Načrtovane železniške povezave v Prekmurju v obdobju 1919–1920

Območja današnjega Prekmurja sta se v času pred prvo svetovno vojno dotikali dve železniški progi. Prva je bila proga Ukk–Zalegerszeg–Lenti–Dolnja Lendava–Čakovec, ki je, kot je v milenijski spominski knjigi zapisal urednik Kálmán Pataky, »Dolnjo Lendavo povezala s svetom«, torej vključila mesto in njeno okolico v železniški obtok širše pokrajine.<sup>1</sup> Druga železniška proga (Zalalövő–Órihodos–Murska Sobota) je leta 1907 vključila Mursko Soboto oziroma jugozahodni del Železne županije v prometne povezave Železne županije in Madžarske. Intenzivni gospodarski razvoj Avstro-Ogrske monarhije, ki se je čutil tudi na območju današnjega Prekmurja, je pospešil izgradnjo železniških povezav tudi v manjših regijah. Kmalu po izgradnji omenjene »murskosoboške železnice« se je pojavila potreba po še popolnejši železniški povezavi širše pokrajine ob reki Muri, ki bi presegla meje ene županije. Začeli so načrtovati izgradnjo proge v t. i. Murski kotlini (Mura völgye), ki so jo večkrat imenovali »dolnjelendavska železnica«. Aktivnosti so se začele že pred letom 1910, kar potrjuje izjava Béle Kolbenschlaga, podžupana Zalske županije, ki je marca leta 1919, ko je govoril o konkretnem začetku del izgradnje omenjene železniške proge med Mursko Soboto in Dolnjo Lendavo oziroma Nagykanizso, omenjal »desetletno zgodovino« nastanka tega projekta.<sup>2</sup> Da časovnica snovanja izgradnje omenjene železniške proge drži, potrjuje uradna objava v reviji »Polytechnikai Szemle«, kjer je zapisano, da so za izgradnjo železniške povezave med Nagykanizso in Dolnjo Lendavo 12. februarja 1909 izdali dovoljenje (pred tem je že bilo najbrž opravljenih več tehničnih opravil, terenskih ogledov ter sprejetih nekaj strokovnih odločitev).<sup>3</sup> Inženirski načrt gradnje načrtovane železniške proge so sprejeli leta 1911.<sup>4</sup>

---

1 Alsó-Lendva nagyközség millenniumi emlékkönyve. Urednika: Nándor Fúss in Kálmán Pataky. Nagykanizsa, 1898. 12.

2 Az alsólendvai vasút. *Zala* (dnevnik), 1. marec 1919. 2. str., Alsólendvai Híradó (dnevnik), 9. marec 1919. 2.

3 *Polytechnikai Szemle* (strokovna revija), letnik 13, 6. št., 25. februar 1919. 43.

4 A muravölgyi vasút. *Muraszombat és Vidéke* (tednik). 6. april 1919. 2.

---

Železniška povezava, načrtovana za širšo pokrajino ob Muri, bi pomenila povezavo zahodnih predelov tedanjih županij Zala in Vas, torej območja, ki je bilo glede narodnostne strukture precej raznoliko. Celotna proga, če bi bila izgrajena, bi povezala Nagykanizso, Letenye, Dolnja Lendavo, Mursko Soboto in Radgono. Ker je bilo tedaj največje gospodarsko središče obravnavanega območja mesto Nagykanizsa, bi imela izgradnja omenjene železniške proge zanj poseben pomen (svoj vpliv pa so hoteli še bolj povečati), zato so njeni predstavniki projekt načrtovali z vso resnostjo ter jo ocenili za eno pomembnejših investicij v okviru mestnega proračuna. V Nagykanizsi izhajajoč dnevni časopis *Zala* je dne 1. marca 1919, ko je bila državna pripadnost območja v neposredni sosesčini vprašljiva, namreč Medžimurje je bilo že zasedeno s strani Kraljevine SHS, o načrtu izgradnje proge tako poročal: »Nagykanizsa bi že v preteklosti zelo potrebovala to železnico, ker bi ta povezava zelo vplivala na njeno trgovsko moč. Sedaj pa, ko je usoda Medžimurja vprašljiva, je dejansko pogoj, da se namesto izgubljenih medžimurskih krajev v trgovski promet mesta bolj intenzivno vključi druga pokrajina. Za to bi bilo najbolj primerno tisto območje, ki leži ob progi Letenye–Dolnja Lendava–Murska Sobota. Tudi primarni interes in želja tamkajšnjega življa je, da imajo čim prej neposredno povezavo z živahno razvijajočim se trgovskim središčem.«<sup>5</sup> Za lažje razumevanje vsebine citiranega besedila je potrebno poudariti, da tedaj še Madžarska ni računala na izgubo Prekmurja oz. odcepitev omenjenega območja od madžarske države in s tem od Zalske županije. Upi so bili tudi glede pripadnosti Medžimurja: da bo tudi ta pokrajina na koncu ostala v okviru Madžarske. Kot vemo, se je v obeh primerih zgodilo drugače.

Da pri izgradnji proge že prej ni prišlo do konkretnih dejanj in se gradnja ni začela, lahko delno pripišemo težavam, ki so se pojavile pri sestavi finančne konstrukcije projekta oz. zagotavljanju potrebnih finančnih sredstev. Nekateri državni dnevni časopisi so leta 1913 poročali o tem, da knežje posestvo Esterházy, ki je imelo 300 tisoč oralov površine, ni podprlo naložbe, kar so smatrali za veliko oviro.<sup>6</sup> Težavo je predstavljalo tudi, da niti pri načrtovanju v Nagykanizso ni vse potekalo po pričakovanjih. Vse to je odmikalo začetek izvedbe projekta, po izbruhu prve svetovne vojne pa se je pobuda za štiri leta povsem ohromila. O omenjenih vzrokih je podžupan Béla Kolbenschlag trdil naslednje: »*Takrat je županija ponujala 6.000 kron, mesto*

---

5 Az alsólendvai vasút. *Zala* (dnevnik), 1. marec 1919. 2., Alsólendvai Híradó (tednik), 9. marec 1919. 2.

6 „Hitbizományi érdekek”. *Világ* (dnevnik), 26. september 1913. 18.

---

pa 8.000 kron prispevka po kilometru. Tudi drugi zainteresirani so ponudili svoj prispevek, tako da je bil primanjkljaj tedaj komaj okoli milijon kron. Izključna pravica za gradnjo je že bila dodeljena izbranemu gradbenemu podjetju. Da je načrt ostal le načrt, je v veliki meri kriva malomarnost mesta Nagykanizsa, saj proti vladi ni nastopila s potrebno odločnostjo in vztrajnostjo. Izgradnja »dolnjelendavske železnice« (kot so nekateri projekt imenovali) bi po takratnih načrtih stala približno 6 milijonov kron. Ta znesek bi danes bil vsaj še enkrat višji. Potrebni kapital bi delno prispevali županija, mesto (Dolnja Lendava) ter država, poleg tega pa bi precejšnji znesek morala prispevati tudi zainteresirana območja ... predvsem v Nagykanizsi in v mestu Letenye, ter verjetno tudi v Murski Soboti.«<sup>7</sup>

Po koncu prve svetovne vojne se je korenito spremenilo družbeno in politično ozračje v širši regiji, tudi na območju današnjega Prekmurja, vendar so načrti »dolnjelendavske« železnice kljub temu ostali. Na koncu leta 1918 so se spet začeli ukvarjati s projektom, kljub temu da so se politične, gospodarske in družbene okoliščine vmes zelo spremenile. Spomnimo, da so tik pred božičem leta 1918 južnoslovanske vojaške formacije, v glavnem hrvaške enote, zasedle Medžimurje ter naslednji dan vdrle na območje današnjega Prekmurja in prodrle vse do Murske Sobotice. Vojaška akcija je bila v nasprotju z beograjskim sporazumom, sklenjenim 13. novembra 1918, v okviru katerega so v tej regiji začasno mejno črto določili po reki Dravi, vendar se – v vrtincu kaotičnih razmer tistega časa – velesile niso posebej ukvarjale s tem dogodkom. Tako je Medžimurje, ki je kot območje že dolgo bilo del hrvaških političnih načrtov (v Zagrebu so bili seznanjeni s prodorom vojaških enot v Medžimurje pod vodstvom polkovnika Kvaternika), od konca decembra 1918 de facto postalo sestavni del Kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev. Madžarska vlada je formalno ugovarjala zaradi omenjenega dogodka, vendar se je hkrati tudi zavedala, da v Medžimurju živi v absolutni večini hrvaško prebivalstvo z močno narodno zavestjo, zato se je potihoma sprijaznila z dejstvom, da bo to pripadlo Kraljevini SHS.<sup>8</sup> Na območju Prekmurja pa je bila situacija precej drugačna. Vojaška akcija, dejansko avantura, ki jo je na drugo stran reke Mure vodil stotnik Jurišič, ni bila dogovorjena z nikomer, zato so jo tudi slovenski uradni in vojaški krogi (med

---

7 Az alsólendvai vasút. Zala (dnevnik), 1. marec 1919. 2.

8 Göncz László: A muravidéki szlovénok és a Mura mente helyzete 1918 őszétől a Tanácsköztársaság létrejöttéig. V: Századok. A Magyar Történelmi Társulat folyóirata. Letnik 154, št. 4. 2020. (725–772) 726–243.

---

drugim general Maister, Matija Slavič) imeli za prenagljeno, nekateri celo za škodljivo. Zasedba Dolnje Lendave, Beltincev, Murske Sobote in še nekaterih krajev v južnem predelu današnjega Prekmurja je trajala le dober teden, ker so po »soboški bitki« (zgodaj zjutraj 3. januarja 1919), na celotnem območju Prekmurja oblast prevzele madžarske vojaške enote. Demarkacijska črta oz. začasna meja se je v naslednjih dnevih na osnovi bilateralnih (jugoslovansko-madžarskih) pogajanj premestila z reke Drave na reko Muro.<sup>9</sup> V zvezi z načrti gradnje »dolnjelendavske« železnice so bile omenjena vojaška akcija in njene posledice povezano zato, ker je od takrat z vidika gospodarske interesne sfere Nagykanizse Prekmurje postalo še pomembnejše, kot je bilo v času pripadnosti Medžimurja k Madžarski. Oživitev gradnje nove železniške proge na začetku leta 1919 je dobila nov zagon v zavedanju omenjenih vojaških in političnih dogodkov.

Načrt izgradnje nove železniške proge so zelo podpirali tudi zainteresirani dolnjelendavski in murskosoboški politični krogi ter uradni organi in drugi dejavniki, npr. vodstvo murskosoboške socialdemokratske stranke, ki jo je vodil Lajos Sőmen. Slednji so v pismu pristojnemu vladnemu komisarju z dne 16. februarja 1919 odločno zahtevali, da naj se »čim prej zgradi železnica med Dolnjo Lendavo in Radkersburgom!«<sup>10</sup> Aktivnostim je dalo poseben zagon, da je v času Károlyijeve madžarske ljudske republike (Mihály Károlyi je bil prvotno predsednik vlade, pozneje pa predsednik republike) je madžarska vlada namenila veliko pozornost prekmurskim Slovencem, zato je ta »regija« v decembru 1918 dobila vladnega komisarja, ki je postal Béla Obál. Obala, ki je bil po rodu iz Cankove in je bil pred imenovanjem na funkcijo vladnega komisarja profesor na prešovski teološki in pravni akademiji, so januarja 1919 imenovali tudi za župana Železne županije. Obal je bil – poleg tega, da si je na območju, kjer je na madžarskem živela slovenska narodna skupnost, prizadeval za vzpostavitev prvotno županije, pozneje pa avtonomnega območja na slovenski narodni osnovi ter se zavzel za krepitev varovanja meje in za ustrezno oskrbo pokrajine z najnujnejšimi artikli in živili – velik zagovornik izgradnje nove »dolnjelendavske« (»prekmurske«) železnice. Socialdemokratska stranka je na svojem sestanku 5. marca 1919 v Mur-

---

9 Prav tam 749–750.

10 Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (Nacionalni arhiv madžarskega državnega arhiva). K 26 – Dokumenti predsednika vlade. 1919 – XXII – 1429. Pismo murskosoboške socialdemokratske stranke vladnemu komisarju Béli Obalu z dne 16. februarja 1919.

---

ski soboti poročala o tem, da je zaradi njegovega posredovanja madžarska vlada na seznam državnih investicij v vrednosti 5 milijard kron dodala izgradnjo železnice med Mursko Soboto in Dolnjo Lendavo.<sup>11</sup> Obalova tedanja politična moč je vsekakor bila potrebna za to, da se je konkretno začel uresničevati načrt izgradnje omenjene železniške proge. Da se je izgradnja zgolj začela, ni pa se zaključila, pa ni bil kriv vladni komisar, »krivce« za to lahko iščemo v madžarski notranji politiki po 21. marcu 1919 ter posledično v poznejši odločitvi glede državne pripadnosti Prekmurja.

Načrtovana investicija izgradnje »dolnjelendavske« železnice je veljala za resen izziv. Zalski podžupan Béla Kolbenschlag je, kljub nekaterim, javno izraženim dvomom, nedvoumno podpiral izgradnjo železniške proge, kar je takrat – glede na negotov položaj madžarske države v začetku leta 1919 ter znotraj tega Zalske županije – bilo po njegovem mnenju pomembno tudi z vidika varovanja meje. Konec februarja je razložil, da »enote mejne straže večinoma pripadajo k polku v Nagykanizsi in prevoz le-teh v Mursko Soboto je možen le čez Zalaegerszeg.« Neposredna povezava Nagykanizse z Dolnjo Lendavo in Mursko Soboto bi transport, in posredno tudi obrambo državne meje precej olajšala in pocenila. Po mnenju podžupana Kolbenschlaga je takrat, pomladi 1919, bil pravi (in tudi skrajni) čas za začetek gradbenih del gradnje načrtovane železniške proge tudi zaradi tedanjega katastrofalnega socialnega položaja, posledično pa tudi zaradi zmanjšanja brezposelnosti v županiji ter v regiji. Svoj predlog je podžupan tako argumentiral: »--- na celotnem območju županije so prisotne proste roke potencialnih delavcev. Gradnja železnice bi bila prvovrstna priložnost za njihovo zaposlitev. Pri gradnji železnice ne povzroča težav pomanjkanje materiala, saj bi na začetku lahko opravili zemeljska dela, pri čem ne potrebujemo nobenega materiala.« Kot operativni vodja županije je takratne razmere dobro ocenil tudi glede na že prej omenjene potrebe Nagykanizse ter z vidika jugoslovanske zasedbe Medžimurja. Poudaril je, da »bi v primeru izgube Medžimurja – s čimer moramo računati ne glede na to, če je to tudi proti volji prebivalstva – Nagykanizsa ostala brez zaledja. Z druge strani pa tudi soboški podjetniki in trgovci zelo želijo živahnejše povezave z Nagykanizso in bi z veseljem podprli gradnjo železniške povezave Nagykanizsa–Dolnja Lendava–Murska Sobota.«<sup>12</sup>

---

11 A szociáldemokrata párt gyűlése. *Muraszombat és Vidéke* (tednik). 9. marec 1919. 2.

12 Az alsólendvai vasút. *Zala* (dnevnik), 1. marec 1919. 2.

---

Zagotovitev potrebnega denarja za to veliko investicijo (čeprav ga najbrž ni bilo potrebno toliko, kot je predvideval Kolbenschlag), ni bila enostavna naloga. Brez aktivne vloge in podpore vladnega komisarja Béle Obála bi ga verjetno le s težavo zbrali. Obalu je pomladi leta 1919 uspelo pridobiti podporo vlade in so se pri Rakičanu – kljub spremembi oblasti na Madžarskem (21. 3. 1919 je bila razglašena »Madžarska država sovjetov«, na območju Murske Sobotne je v okviru nove oblasti nastal Komisarjat za Slovensko krajino) – dejansko začela operativna gradbena dela izgradnje železnice. V številki tednika *Muraszombat és Vidéke* z dne 6. aprila 1919 je murskosoboški inženir Hugó Stern z veseljem predstavil napredek ter poročal o začetku izvedbenih del. Med drugimi je zapisal: »Vzpostavitev in združevanje finančnega interesa v konkretni zadevi je prevzel ljudski komisarjat za Slovensko krajino, kar je bilo odločilno. Izključno njihova zasluga je, da se bo ta, za nas tako pomembna železniška proga, zgradila s pomočjo državnega pet milijard kron vrednega posojila za javna dela.« Iz Sternovega članka izvemo, da je s strani državne službe za gradnjo železnice prišel v Mursko Soboto inženir Arnold Blau in štirje drugi inženirji, ki so mu bili dodeljeni. Njihova naloga je bila, da – ne glede na težke okoliščine, vključno s težavami pri nabavi gradbenega materiala – takoj začnejo z gradnjo in jo brez prekinitve nadaljujejo do konca realizacije projekta. Odsek med Mursko Soboto in Dolnjo Lendavo je glede načrta celotne gradnje bil srednji del železniške proge Nagykanizsa–Radgona.<sup>13</sup>

Pomembnejše karakteristike, postaje in druge značilnosti železniške proge, ki so jo v začetku aprila 1919 začeli graditi pri Rakičanu, lahko na podlagi članka murskosoboškega tednika povzamemo tako: železniško progo med Dolnjo Lendavo in Mursko Soboto so želeli zgraditi kot povezavo lokalnega pomena s standardno tirno širino, in sicer od dolgovaške železniške postaje že obstoječe proge Čakovec–Celldömölk do Murske Sobotne. Od Dolnje Lendave do Dolge vasi bi na podlagi veljavnega zakona uporabili 3 km proge Čakovec–Celldömölk. Med Dolnjo Lendavo in Mursko Soboto so načrtovali 3 železniške postaje: prvo 9,5 km od Lendave, poleg Radmožancev; drugo 15 km od Dolnje Lendave v Turnišću; tretjo pa pri 21 km v Beltincih, kjer bi zgradili tudi nakladalno postajo.

Gradnjo pri Rakičanu so v začetku aprila 1919 torej dejansko začeli. Zato tam, in ne v Murski Soboti (kratek odsek med Rakičanom in Mursko Soboto so izpustili), ker končna lokacija murskosoboške železniške postaje takrat še ni bila dokončno določena. Inženir Hugó Stern je tako odločitev utemeljil na naslednji

---

13 A muravölgyi vasút. *Muraszombat és Vidéke* (tednik). 6. april 1919. 2.

---

način: »Gradnja se je začela v Rakičanu in napreduje proti Dolnji Lendavi. Zaenkrat so – upravičeno – izpustili kratko razdaljo med Rakičanom in Mursko Soboto, dokler končna lokacija murskosoboške železniške postaje ne bo določena. V zvezi s tem je odprtih nekaj vprašanj in so na razpolago različne alternative. Če bi železniška postaja v Murski Soboti ostala na stari lokaciji, kar bi bilo strokovno neustrezno, bi ostali dve možnosti za prihode in odhode vlakov: lahko bi z velikim lokom zavili bodisi proti jugu, bodisi proti severu, ter tako nadaljevali vožnjo proti Rakičanu. Vendar če se ne bo na višji ravni drugače odločilo, bodo vsi v Murski Soboti brez izjeme odločili za premestitev postaje na novo lokacijo, ki je sprejemljiva za vse. Lokacija nove železniške postaje bo lahko v nadaljevanju Glavne ulice, v ulici, ki je vzporedna s Cerkveno ulico. Pot, ki bi vodila do nje, bo lahko speljana ali preko Glavne ulice, ali preko nove ulice, ki se odpira poleg hiše dr. Miklósa Pintérja. To je edina primerna lokacija železniške postaje, ki zagotavlja možnost razvoju in širitvi Murske Sobote, ter ki se bo lahko širila oz. uporabila tudi pri nadaljevanju gradnje železniške proge proti državni meji (proti Radgoni). Zgradbe obstoječe postaje bi bile uporabne za kurilnico, za vzdrževanje proge, vzdrževanje strojev ter za osebje v delavnici, medtem ko bi na novi lokaciji lahko zgradili moderno postajo, tudi s stanovanji za zaposlene.<sup>14</sup>

Meseci, ki so sledili, niso bili naklonjeni nadaljevanju gradnje omenjene železniške proge. Na podlagi odločitve vrhovnega sveta mirovne konference je bilo 9. julija 1919 območje Prekmurje dodeljeno Kraljevini Srbov, Hrvatov in Slovencev. Na podlagi odločitve omenjenega organa z dne 1. avgusta je jugoslovanska vojska 12. avgusta zasedla Prekmurje.<sup>15</sup> Po priključitvi Prekmurja h Kraljevini SHS gradnje odseka železniške proge med Doljno Lendavo in Mursko Soboto niso nadaljevali. Promet na dveh že obstoječih železniških progah so oblasti pri demarkacijski črti (začasni meji), torej pri Hodošu in pri Dolgi vasi nekaj dni kasneje zaustavili, pozneje so določene dele tračnic odstranili. Sezonski delavci pretežno iz prekmurskih slovenskih naselij od takrat niso mogli brez zapletov prepeljati zasluženega pridelka skozi novo državno mejo, ki so ga kot plačilo zaslužili pretežno v županijah Somogy in Baranya.

Nova jugoslovanska oblast je morala v najkrajšem možnem času urediti prometne povezave v Prekmurju, kar ni bila lahka naloga. Regija je bila po letu 1919 praktično zaprta z vseh stra-

---

<sup>14</sup> Prav tam.

<sup>15</sup> Göncz László: Impériumváltás a Mura mentén. V: *Hitel*. (revija) Letnik XXXIII., št. 6, junij 2020. Budimpešta, 2020. 31–46.

---

ni, tudi proti ostalim slovenskim regijam. Reka Mura je pomenila težko premagljivo fizično oviro v smeri proti novi državi. Most čez Muro pri Murskem Središču je bilo okno proti Medžimurju, ki je že spadalo k Hrvatom, radgonski most pa niso mogli več nemoteno uporabljati, ker je »stara« Radgona pripadla Avstriji. Zaradi nemogočih prometnih razmer so vojaški poveljniki (general Smiljanić ter podpolkovnik Uzorinac), ki so imeli pomembno vlogo pri in neposredno po jugoslovanski zasedbi Prekmurja, že v septembru 1919 opozorili jugoslovanske in deželne oblasti ter državne železnice na ta problem.<sup>16</sup>

Na koncu še omenimo eno pomembno pismo, ki se je nanašalo na morebitne rešitve železniške infrastrukture v Prekmurju. To pismo je temeljilo na terenskem pregledu v Prekmurju s strani strokovnjakov, ki so se ukvarjali z načrtovanji in izgradnjami železniških prog. Slovenska deželna služba južnoslovanske železniške družbe je z datumom 11. oktober 1919 nasloвила omenjeno pismo na predsedstvo deželne vlade, v katerem niso zavrnila možnost izgradnje železniške proge med Doljno Lendavo in Mursko Soboto.<sup>17</sup> V zvezi z vključitvijo Murske Sobote v jugoslovansko železniško infrastrukturo so predlagali tri možne rešitve. Ena možnost je bila, da bi se preko mostu, zgrajenem v bližini Radencev, povezali s progo Radgona–Ljutomer, kar bi pogojevalo izgradnjo 12 km železnice. Drugi predlog je bil, da bi se most zgradil na območju Beltincev, kjer je bil odsek manjkajoče železniške proge dolg 20 km. Tretja različica pa se je nanašala na povezavo Murske Sobote in Dolnje Lendave v dolžini 30 km, ki je sledila oziroma bi nadaljevala realizacijo pred nekaj meseci (še v času pred zasedbo območja s strani jugoslovanske vojske) začeto gradnjo. Mnenje strokovne skupine o možnosti železniške proge skozi Radence je bilo, da je sicer najkrajša, vendar pa bi bila izgradnja mostu čez reko Muro na tistem odseku izredno zahtevna in draga, pred tem pa bi morali »regulirati« tudi reko Muro. V primeru izgradnje t. i. prve variante bi osrednji in južni deli Prekmurja, ki so bili s kmetijskega vidika najbolj rodovitna območja, bili predaleč od železnice. Zaradi tega so to možnost priporočali le v skrajnem primeru, če ne bi bilo druge rešitve. Strokovna skupina je menila, da je bistveno boljša rešitev druga različica, ki bi reko Muro presekala na širšem območju Beltincev. Tudi pri tem načr-

---

16 Arhiv Republike Slovenije. Predsedstvo deželne Vlade za Slovenijo. (v nadaljevanju: AS-60) Prekmurje IV–V. Škatla 31. 11073. Pismo generala Smiljanića Predsedstvu deželne vlade z dne 16. septembra 1919.

17 AS-60. Prekmurje IV–V. Škatla 31. 11935. Pismo direktcije »jugoslovanskih« železnic v Ljubljani predsedstvu deželne Vlade za Slovenijo z dne 11. oktobra 1919.



---

tu so se pojavile težave z regulacijo reke oziroma gradnjo mostu, vendar so se kraji z najbolj rodovitnimi naselji (ter v tedanjih časih najbolj zavedno slovensko zavestjo) razprostirali neposredno ob tej lokaciji, kar je bila velika prednost. Železniška družba je kljub temu favorizirala izgradnjo odseka Murska Sobota–Dolnja Lendava. Strinjali so se, da bi s tehničnega vidika bila najmanj zahtevna in ker so ta odsek nekaj mesecev prej že začeli graditi, so menili, da je ta različica najboljša med tremi. Posebej so poudarili, da bi bila proga Murska Sobota–Dolnja Lendava–Čakovec–Varaždin bolj upravičena kot »druga varianta«, Murska Sobota–Ljutomer–Varaždin. Kot njeno prednost so izpostavili, da bo po celotni dolžini vključila Prekmurje v železniško infrastrukturo nove države, poleg tega bo potekala v bližini večjih prekmurskih naselij. Strokovnjaki so zapisali tudi, da bi bila »tretja varianta« zaradi velikih stroškov gradnje mostu na Muri v primeru proge Murska Sobota–Beltinci–Ljutomer najcenejša. Zaradi navedenih argumentov je omenjena strokovna skupina slovenskih oz. jugoslovanskih strokovnjakov oktobra 1919 predlagala izgradnjo železniške proge Murska Sobota–Beltinci–Dolnja Lendava.

V nadaljevanju prej predstavljenega pisma so strokovnjaki tudi zapisali, da bi predlagana železniška proga, ki bi potekala ob Dolnji Lendavi, Prekmurje bolj usmerila proti Varaždinu kot proti slovenskim regijam. Verjetno je prav ta vidik imel pri končni odločitvi o »prekmurski« železniški povezavi odločilno vlogo. Kljub omenjenemu strokovnemu mnenju so pozneje izgradnjo železniške proge med Dolnjo Lendavo in Mursko Soboto umaknili ter postavili v ospredje t. i. »srednjo« varianto, torej progo, ki bi Mursko Soboto poleg Beltincev povezala z ostalim delom Slovenije. Ta proga je bila v naslednjih letih tudi dejansko izgrajena. Dve, tedaj še bolj kot danes najpomembnejši prekmurski naselji, pa niso povezali z železniško progo in tako je stanje tudi sto let pozneje. Vmes, že po odločitvi o izgradnji omenjene »srednje« variante, so še vsaj enkrat resno obravnavali možnost povezave Dolnje Lendave z Mursko Soboto, in sicer na ustanovnem zasedanju severno-prekmurske »zveze županov«, ki jo je ustanovil Božidar Sever (tedanji župan Dolnje Lendave), kjer so poleti 1920 predlagali, da bi »do prihoda boljših časov« ob medkrajevni cesti zgradili ozkotirno železnico od Dolnje Lendave do Murske Sobote. Vendar tudi do tega ni prišlo, ker je deželno vodstvo agilnega župana Severja poleti 1921 odstranilo s funkcije župana. Tako Lendava vse do danes ni priključena na slovensko železniško omrežje, njena povezava z Madžarsko je bila tudi prekinjena (celo dvakrat), danes obstaja zgolj skorajda »mrtva« železniška povezava s Čakovcem.

---

Jurij Štesl

## **A Muraszombat – Ljutomer – Ormož vasútvonal: Muravidék forgalmi rendszerének csatlakoztatása a SzHSz királysághoz**

### **Bevezető**

Amikor 1919. augusztus 12-én a Szerb–Horvát–Szlovén Királyság katonai egységei elfoglalták Muravidéket, elkezdődött Muravidék integrálása az új állam rendszerébe. A sok akadály között, amelyek megnehezítették ezt a folyamatot, ott volt a Muravidék és a Szerb–Horvát–Szlovén Királyság közötti rossz közlekedési kapcsolat is. A Mura folyón közlekedő komp kivételével Muravidéknek a Szerb–Horvát–Szlovén Királysággal csak közúti és vasúti hídjain, Radgonán és Muraszerdahelyen keresztül volt forgalmi összeköttetése, azaz a vidék legszélső határán. Forgalmi szempontból külön problémát jelentett az is, hogy Muravidék nyugati és középső részén nem volt közvetlen vasúti összeköttetés a Szerb–Horvát–Szlovén Királysággal.<sup>1</sup>

Muravidéknek az SzHSz Királysághoz való csatolás idején két vasútja, illetve vasútvonal-ága volt. Az első az Alsólendva és Muraszerdahely közötti elágazás volt, amely az 1890-ben megépített Ukk – Csáktornya vonal része volt. Ezzel az elágazással Alsólendva és Muravidék délkeleti része Csáktornyán keresztül az SzHSz Királyság vasúti hálózatára volt kötve. De erre a vasútra csak a Muravidék kisebb része gravitált.<sup>2</sup>

A másik vasútvonal Muravidéken a Muraszombat – Hodos vasútvonal volt, amely az 1907-ben megépített Körmend – Zalalövő – Óriszentpéter – Muraszombat vasútvonal része volt, amelyet a Muravidék SzHSz Királysághoz való hozzácsatolása Hodosnál elvágta. Ez a vasútvonal az SzHSz Királysághoz való hozzácsatolásakor valamiféle vak elágazás volt, amely nem volt összekötve az SzHSz Királyság vasúti hálózatával.<sup>3</sup>

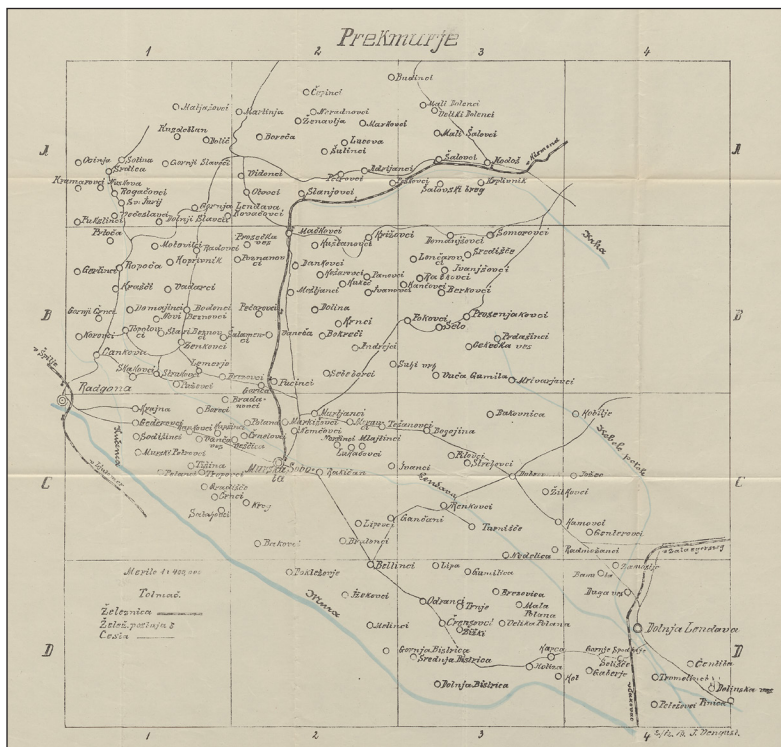
---

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

2 Slavič, Naše Prekmurje, 72.

3 Ella Pivar Tomšič, Sto let železnice na Hodošu, In: Zgodovina Hodoša in

Muravidék SzHSz Királysághoz való hozzácsatolása után így a kulcsfontosságú kérdések egyike a Muravidék és Szlovénia többi része közötti jobb közlekedési kapcsolatok biztosítása volt. A Mura fölötti közúti hidak építése mellett ezen a területen egy vasút építésének a kérdése volt a legfontosabb, amely összekapcsolná Muravidék nyugati és középső részét a szlovén vasúthálózattal.



**1. kép: Muravidék közúti és vasúti hálózatának térképe 1919-ben.**

A Szlovén Köztársaság levéltára őrzi.

## Keskeny nyomtávú vasutak tervei

Már a Muravidék SzHSz Királysághoz való hozzácsatolása előtt Radgona városa képezte Muravidék nyugati és középső részének kapcsolatát Szlovénia többi részeivel. Muravidéknek erről

Krplivnika, Zavod za kulturo madžarske narodnosti, Lendava 2005, 257–263.

---

a részéről viszonylag jó közúti kapcsolatok vezettek Radgonára. Miután azonban Muravidéket az SzHSz Királysághoz csatolták, katonai és gazdasági okokból jelentősen megnőtt a Radgona és Muraszombat közötti forgalom iránti igény, és a korábbi közúti kapcsolatok már nem tudtak eleget tenni ennek.<sup>4</sup>

Ezért a szlovén katonai és polgári hatóságok mindjárt Muravidék hozzácsatolása után különös figyelmet fordítottak a Muraszombat – Hodos vasútvonal összekapcsolására a Radgona – Ljutomer vonallal. Egy keskeny nyomtávú vasút, illetve mezei vasút kiépítésén gondolkoztak Radgona (amelyet akkor még az SzHSz Királyság katonasága foglalt el) és Muraszombat között. A muravidéki polgári biztos, dr. Srečko Lanjščič az ígéreteket erről a vasútról az egykori Zala megyei muravidéki községek képviselőinek már az 1919. augusztus 14-ei belatinci gyűlésen átadta.<sup>5</sup>

A szlovéniai tartományi kormány először a Közlekedési Minisztérium közbiztosságát is bele akarta vonni ezekbe a tervekbe. Ennek a közbiztosságnak azonban nem volt felhatalmazása a vasútépítésre.<sup>6</sup> Lajnsčič polgári biztos közbeavatkozása után ennek a keskeny nyomtávú vasútnak az építését a Drava hadosztály stájer határparancsnoksága vette át, amely Uzorinac alezredes parancsnoksága alatt állt. Ebben a parancsnokságban a Slovenska Bistricán található 16 km sínt és több ezer küszöböt szándékoztak felhasználni a vonal építéséhez, melyet a Radgona és Muraszombat között akartak megépíteni.<sup>7</sup> A Radgona és Muraszombat közötti kapcsolat tervei azonban értelmetlenné váltak, miután 1919. szeptember elején nyilvánvalóvá vált, hogy az Ausztriával kötött békeszerződés alapján Radgona városa Ausztriához tartozik majd. Radgona elvesztése azzal fenyegetett, hogy a Muravidék teljes nyugati és középső része teljesen elszakad Szlovénia többi részétől.

Az új körülmények miatt Uzorinac alezredes 1919. szeptember 6-án javaslatot tett a ljubljanei Drava hadosztály parancs-

---

4 Szlovén Köztársaság Levéltára (a továbbiakban, SI AS), SI AS 60, t. e. 31, Uzorinac alezredes stájerországi határórség parancsnokának levelének átírása a ljubljanei Drava hadosztály parancsnokságának, 1919. 8. 27.

5 Sosvet v Prekmurji, In: Novine, VI. évf., 32. sz., 1919. 8. 24., 2.

6 SI AS 60, t. e. 31, Ramovh közlekedési minisztérium biztosának levele a szlovén tartományi kormány elnökségéhez, 1919. 8. 20.

7 Uzorinac alezredes stájerországi határórség parancsnokának levelének átírása a ljubljanei Drava hadosztály parancsnokságának, 1919. 8. 27: Prometna zveza Murska Sobota–Ljutomer–Ormož, In: Murska straža, 1919. 9. 13., I. évf., 23. sz., 3.

---

nokságának Muravidék új vasúti összekötésére a Mura jobb partjával. Azt javasolta, hogy a slovenska bistricai anyagot, amelyet a keskeny nyomtávú Radgona – Muraszombat vasút megépítésére szántak, használják fel a keskeny nyomtávú vasút megépítéséhez Muraszombattól Belatincon, a Mura folyón át Ljutomerig. A tervezett útvonal a Mura folyón Motánál kelne át, ahol ideiglenes pontonhidat építenének.<sup>8</sup>

Az előkészületek a keskeny nyomtávú vasútvonal megépítésére Muraszombat és Ljutomer között már 1919 szeptemberében elkezdődtek, amikor a híd építéséhez szükséges anyagot Ljutomerbe szállították.<sup>9</sup> 1919 decemberében egy műszaki csapat érkezett Ptujból, hogy elkezdje a híd építését. A munkálatok ezen a hídon azonban 1919. végén leálltak. A fő problémát az jelentette, hogy a Mura folyó ezen a területen még nem volt szabályozva, és ennek következtében a hídnak 300 m hosszúnak kellett volna lennie.<sup>10</sup> Az 1920-as évek elején ezt a tervet elvetették. Később Veržejben építettek közúti és vasúti hidat.

## **Döntés a Muraszombat – Ljutomer – Ormož vonalról**

A Muravidék nyugati és középső részének csatlakoztatásánál az SzHSz Királyság illetve Szlovénia vasúthálózatához nemcsak az volt a kérdés, hogy miként lehet a Muraszombat–Hodos vonalat csatlakoztatni ehhez a hálózathoz, hanem az, hogy hogyan lehet rákapcsolni a Gornja Radgona – Ljutomer vonalat erre a hálózatra. Ez a vonal a szlovén vasúthálózat egy újabb vak elágazása volt. A Gornja Radgona – Ljutomer vonal szerves részét képezte az 1890-ben elkészült Špilje – Ljutomer vonalnak, amelyet a Saint-Germaini békeszerződés Gornja Radgonánál szelt át.<sup>11</sup>

---

8 SI AS 60, t. e. 31, Uzorinac alezredes stájerországi határőrség parancsnokának levelének átírása a ljubljani Drava hadosztály parancsnokságának, 1919. 9. 6.

9 SI AS 60, t. e. 31, Uzorinac alezredes stájerországi határőrség parancsnokának levelének átírása a szlovén tartományi kormány elnökségének, 1919. 10. 2.

10 Muraszombati Területi és Tanulmányi Könyvtár (a továbbiakban PIŠK), SI PIŠK, Srez Murska Sobota, 12. doboz, 21. borító, a közmunka bizottság jelentése a szlovéniai tartományi kormány elnökségéhez, 1919. 1. 12. és 1920. 1. 27.; Prometne zveze s Prekmurjem, In: Murska straža, II. évf., 4. sz., 1919. 1. 24. 4.

11 Ljubljani Történelmi Archívum, (a továbbiakban SI ZAL), SI ZAL 311, t. e. 11, A Muraszombat – Ljutomer – Ormož vonal vonalvezetési részlegének

---

Mivel Muravidék nyugati és középső része a Gornja Radgona – Ljutomer vonallal volt határos, ennek a vasútvonalnak a szlovén vasúthálózathoz való csatlakoztatása kulcsfontosságú volt Muravidék nagy része és a Mura folyó jobb partja számára.

A Muraszombat – Hodos és Gornja Radgona – Ljutomer vasútvonalak szlovén vasúthálózatra történő csatlakozására Uzorinac alezredes 1919. szeptember 6-án a Dráva hadosztály parancsnokságához intézett levélben adott megoldást. Ebben a levélben Uzorinac nemcsak egy mezei vasút megépítését javasolta Muraszombat és Ljutomer között, hanem egy mezei vasút megépítését Ljutomer és Ormož között is. Ily módon a Muraszombat – Hodos és Gornja Radgona – Ljutomer vonalakat csatlakoztatnák a szlovén vasúthálózatra.<sup>12</sup>

Ez azonban csak egyike volt a sok javaslatnak, amelyek 1919. és 1921. között jelentek meg azzal a kérdéssel kapcsolatban, hogy miként lehetne összekapcsolni a muravidéki és a Mura jobb partján lévő vonalakat a szlovén vasúthálózattal. Így pl. csak a Mura fölött épülő vasúti híd elhelyezkedésével kapcsolatosan négy különböző helyszínről volt szó: Radenci, Veržej, Bučočovci és Mota.<sup>13</sup> Volt olyan változat is, amely szerint a Muraszombat – Hodos vasútvonalat hidak építése nélkül az SzHSz Királyság vasúthálózatához kapcsolnák. Ez a Muraszombat – Alsólendva vonal megépítésével valósulna meg.<sup>14</sup> A Gornja Radgona – Ljutomer vonal szlovén vasúthálózattal való összekapcsolásával kapcsolatban is különféle tervek merültek fel, melyek szerint ezt a vonalat összekötnék Mursko Središčével, Ormožszal, Ptujjal, illetve Mariborral.<sup>15</sup>

---

műszaki jelentése, 1922. 3. 9., 1.

- 12 SI AS 60, t. e. 31, Uzorinac alezredes stájerországi határórség parancsnoka levelének átírása a ljubljanaí Drava hadosztály parancsnokságának, 1919. 9. 6.
- 13 SI PIŠK, Srez Murska Sobota, 12. doboz, 21. borító, a közmunka bizottság jelentése a szlovéniai tartományi kormány elnökségéhez, 1919. 1. 12. és 1920. 1. 27.; SI AS 60, t. e. 31, az Állami Vasúti Igazgatóság levele a szlovén tartományi kormánynak a Muravidékkel való vasúti összeköttetésekről, 1919. 10. 11. Prometne zveze s Prekmurjem, In: Murska straža, II. évf., 4. SZ., 1919. 1. 24., 4.
- 14 SI AS 60, t. e. 31, az Állami Vasúti Igazgatóság levele a szlovén tartományi kormánynak a Muravidékkel való vasúti összeköttetésekről, 1919. 10. 11.
- 15 SI AS 60, t. e. 31, Muravidék polgári biztosának levele a szlovén tartományi kormánynak, 1919. 10. 3.; Zborovanje radi železnice M. Sobota - Ljutomer - Mursko Središče, In: Murska straža, I. évf., 32. sz., 1919. 11. 15.; Železnica čez Slovenske gorice, In: Murska straža, II. évf., 35. sz., 1920. 8. 26., 2; SI

---

E különféle javaslatok alapján 1919. október elején a ljubljanoi állami vasút igazgatósága tanulmányt készített a Muraszombat – Hodos és Gornja Radgona – Ljutomer vasútvonalak szlovén vasúti hálózatra való csatlakoztatási lehetőségeiről. Ebben a tanulmányban Muraszombat és Szlovénia vasúti hálózatának összecsatolása kapcsán három lehetséges útvonalat említettek meg. Az első útvonal Muraszombatot Radencin keresztül a Gornja Radgona – Ljutomer vasútvonalhoz csatolná. A második tervezett útvonal Muraszombat – Belatinc – Ljutomer volt, a harmadik pedig Muraszombat – Belatinc – Alsólendva.<sup>16</sup>

Ebben a tanulmányban a Radencin áthaladó vasútvonalat értékelték a legkevésbé kedvezőnek. Ennek az útvonalnak két nagy hátránya lenne. Először egy nagy és drága híd megépítését igényelné. Az útvonalnak a másik hátránya lenne az, hogy megkerülné a Muraszombat és Alsólendva közötti síkság részeit. E két ok miatt ez a vonal semmiképpen sem jönne számításba. A Muraszombat – Belatinc - Ljutomer útvonalat megfelelőbbnek értékelték. Ez a vonal kiterjedne a muravidéki síkság gazdag tájaira, és egyúttal Muravidék bevezető és kivezető erévé válna. Ennek a vonalnak azonban hátránya volt a Mura folyó fölötti híd építése. Ebben a tanulmányban úgy becsülték, hogy a muravidéki vasútvonal helyi jelentősége miatt a híd építése ezen a vonalon gazdaságilag nem lenne indokolt. A Muraszombat – Belatinc – Alsólendva vonalat értékelték a legmegfelelőbbnek. Ez a vonal lenne a legolcsóbb, mert nem igényelné egy második híd építését a Mura folyó fölött. Ugyanakkor a legnagyobb mértékben felölelné a muravidéki síkság falvait. Ezért az Állami Vasúti Igazgatóság a Muraszombat – Belatinc – Alsólendva vasútvonal megépítését javasolta.<sup>17</sup>

Ami a Gornja Radgona – Ljutomer vonal SzHSz Királyság vasúti hálózatára való csatlakoztatását illeti, ebben a tanulmányban két változatot mutattak be. Az első Ormožra, a második pedig Mursko Središčére való csatlakoztatása lenne. Technikai okokból, és mivel ez az útvonal a feltételezések szerint inkább a Ljutomer szőlőtermelő körzet közepén ha-

---

AS 60, t. e. 61, az Állami Vasúti Igazgatóság levele a szlovén tartományi kormánynak a Muravidékkel való vasúti összeköttetésekről, 1919. 10. 11.

16 SI AS 60, t. e. 31, Az Állami Vasúti Igazgatóság levele a szlovén tartományi kormánynak a Muravidékkel való vasúti összeköttetésekről, 1919. 10. 11.

17 SI AS 60, t. e. 31, Az Állami Vasúti Igazgatóság levele a szlovén tartományi kormánynak a Muravidékkel való vasúti összeköttetésekről, 1919. 10. 11.

---

ladna, a Ljutomer – Mursko Središče vasútvonal megépítését javasolták.<sup>18</sup>

Az Állami Vasút Igazgatósága megállapította a javasolt Muraszombat – Lendva és Ljutomer – Mursko Središče vasútvonalak fő gyengeségét is. Nevezetesen, hogy ezek a vonalak a Mura folyó mentén fekvő területet inkább Varasdhoz és Zágrábhöz kötnék, mint Mariborhoz és Ljubljánához.<sup>19</sup>

Mivel a muravidéki és a szlovén politikai vezetőség fő célja az volt, hogy Muravidéket minél jobban összekapcsolja a közép-szlovén térséggel, e körök számára csak egy új vasút megépítése jöhetett szóba, amely a Mura folyón újonnan épített hidon keresztül csatlakozna a Gornja Radgona – Ljutomer vonalra. Itt szintén az Állami Vasút Igazgatóságának tanulmánya alapján a Muraszombat – Ljutomer – Ormož vonal megépítése bizonyult a legjobb megoldásnak.

Azonban a Muraszombat – Ljutomer – Ormož vonálnak is komoly hiányosságai voltak a Muravidék és a Mura folyó jobb partjának a közép-szlovén térséggel való összeköttetésénél. Ormožban csatlakozott a Pragerskóhoz vezető vonalhoz, és nagy kitérőt tett a Mariborhoz való csatlakozáskor, ami jelentősen meghosszabbította az útvonalat. Forgalmopolitikai szempontból a Muravidék és a Mura jobb partjának összekapcsolására a legmegfelelőbb vasútvonal az lett volna, amely Muraszombatot Lenarton keresztül kapcsolná össze Mariborral.<sup>20</sup> Viszont ennek a vonalnak a megépítése műszakilag igényes és következképpen nagyon drága lenne.<sup>21</sup> A Muraszombat – Ljutomer – Ormož vonal viszont jóval olcsóbb volt, és így a Muravidék és Mura folyó jobb partjának a központi szlovén térhez való csatlakoztatásának a legolcsóbb változatát jelentette a 20. század 20-as éveiben.

A Muraszombat – Ljutomer – Ormož vasútvonal politikai támogatása az 1920. május 3. és 7. között rendezett belgrádi vasúti konferencián is megmutatkozott.<sup>22</sup> Ezen a konferencián a közle-

---

18 SI AS 60, t. e. 31, Az Állami Vasúti Igazgatóság levele a szlovén tartományi kormánynak a Muravidékkel való vasúti összeköttetésekről, 1919. 10. 11.

19 SI AS 60, t. e. 31, Az Állami Vasúti Igazgatóság levele a szlovén tartományi kormánynak a Muravidékkel való vasúti összeköttetésekről, 1919. 10. 11.

20 Ivan Mohorič, *Zgodovina železníc na slovenskem*, Slovenska matica, Ljubljana 1968 (a továbbiakban, Mohorič, *Zgodovina železníc na slovenskem*), 369.

21 SI AS 60, t. e. 31, Az Állami Vasúti Igazgatóság levele a szlovén tartományi kormánynak a Muravidékkel való vasúti összeköttetésekről, 1919. 10. 11.

22 SI AS 448, nyilvántartási iratcsomó 44, t. e. 2, a Szerb-Horvát-Szlovén



---

kedési miniszter asszisztensének elnökségével, az egész ország gazdasági szervezeteinek képviselői és számos minisztérium képviselői tervet készítettek az új vasutak építéséről az SzHSz Királyságban. A szlovén küldöttség erőfeszítéseit követve a Muraszombat – Ljutomer – Ormož vonal bekerült a 28 tervezett útvonal közé.<sup>23</sup> Az ebben a programban felállított rangsorral a Muraszombat – Ljutomer – Ormož útvonal is megerősítésre került, mint egy olyan útvonal, amelyen a Muravidék és a Mura jobb partja csatlakoznának a szlovén vasúthálózatra.

A Muraszombat – Ljutomer – Ormož vonal építésének első lépéseit 1920 őszén tették meg. A Murska straža újság 1921. májusi írása szerint, 1920. november 10-én a közlekedési miniszter elrendelte ennek a vonalnak a vonalvezetését.<sup>24</sup> Ennek a vonalnak a vonalvezetésére külön műszaki irodát hoztak létre, amelyet Muraszombat – Ljutomer – Ormož vonal vonalvezetési részlegének hívtak. Ennek az irodának Ljutomer székhellyel Rudolf Kavčič mérnök volt a vezetője.<sup>25</sup> Az iroda mérnökei 1921 tavaszának elején kezdték meg a terepmunkát. 1921. július végére négy különböző változatot készítettek, amelyek mentén a vasútvonal útvonala vezethető.<sup>26</sup> Ennek a végső útvonalát egy háromtagú bizottság határozta meg, amely 1921. július 27. és 31. között megvizsgálta ezeket a változatokat, és a terepen is megtekintette őket.<sup>27</sup> Ez a bizottság a legkedvezőbbnek azt az útvonalat értékelte, amely Muraszombtaból majdnem egyenes vonalban vezetett Dokležovje mellett, majd Murán át Ljutomerig. Innen a Kostanjeviški potok völgyében folytatódna a žerovinci vízelválasztón át, majd Ivanjkovci vagy Pavlovec mellett Ormožig.<sup>28</sup> Ké-

---

Királyság új vasútépítéseinek kérdésének tanulmányozására megtartott ülések gyorsírási jegyzőkönyve, amelyek 1920. május 3.–7. között voltak megtartva Belgrádban.

23 Vekoslav Kukovec. Kako smo dobili železnico Murska Sobota–Ljutomer–Ormož, In: *Jutro*, V. évf., 275. sz., 1924. 11. 22., 4; SI AS 448, nyilvántartási iratszám 44, t. e. 2 a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság új vasútépítéseinek kérdésének tanulmányozására megtartott ülések gyorsírási jegyzőkönyve, amelyek 1920. május 3.–7. között voltak megtartva Belgrádban.

24 *Delovanje naših poslancev*, In: *Murska straža*, III. évf., 18. sz., 1921. 5. 5., 2.

25 SI ZAL 311, t. e. 11, A Muraszombat – Ljutomer – Ormož vonal vonalvezetési részlegének műszaki jelentése, 1922. 3. 9., 3–5.

26 *Železnica med M. Sobotov i Lotmerkom*, In: *Novine*, VIII. évf., 17. sz., 1921. 6. 19., 2.

27 *Prekmurska železnica zagotovljena*, In: *Ptujski listi*, III. évf., 34. sz., 1921. 8. 31., 4.

28 SI ZAL 311, t. e. 11, A Muraszombat – Ljutomer – Ormož vonal vonalveze-

---

sőbb Belatinc és Turnišče<sup>29</sup> környékéről tizenhét falu kezdeményezésére ezt a tervet megváltoztatták, és az állomást Dokležovje helyett Lipovcin építették fel. Az útvonal meghatározása után a Muraszombat – Ljutomer – Ormož vonal vonalvezetési részlege folytatta munkáját. Most az volt a feladata, hogy terveket készítsen a vonalokról és az összes kísérő létesítményről, mint például az állomásokról és megállókról, vízállomásokról stb.<sup>30</sup>

## **A Jugoszláv-Magyar Demarkációs Bizottság és a muravidéki vasúti kérdés**

1921 augusztusában megkezdte munkáját a jugoszláv-magyar demarkációs bizottság, amelynek vezetője az angol David Cree volt. Ennek a bizottságnak az volt a feladata, hogy a trianoni békeszerződés rendelkezéseivel összhangban a terepen meghatározza a határvonalat Magyarország és az SzHSz Királyság között. A magyar oldal 1921-ben még nem adta fel a Muravidék hozzácsatolásának reményét. Az egyik fő érve az volt, hogy Muravidék még nem rendelkezett közlekedési kapcsolatokkal az SzHSz Királysággal, ami megakadályozta volna Muravidék gazdasági kapcsolatát a Mura túloldalán található területtel.<sup>31</sup> Ezért a demarkációs bizottság is foglalkozott ezzel a kérdéssel. A helyszínen konkrét bizonyítékokat fedezett fel Muravidék és az SzHSz Királyság közötti közlekedési kapcsolatok kiépítéséről. Így ekkor már épült egy fahíd Veržej közelében. A bizottság véletlenül a vasút tervezéséről is tudomást szerzett. A Brit Társaságban 1923. január 23-án tartott jugoszláv-magyar demarkációs bizottság működéséről tartott előadásában a bizottság vezetője kijelentette, hogy a helyszíni vizsgálatok során szinte véletlenül bukkantak rá arra az adatra, hogy már tervezték a vasutat,

---

tési részlegének műszaki jelentése, 1922. 3. 9., 3–5.

29 SI AS 448, nyilvántartási iratsomó 44, t. e. 2, Belatinc környékbeli falvainak kérvénye a tervezett vasútállomás Dokležovjéból való áthelyezésére Belatinc közelébe, 1922. 7. 29. 7.

30 SI ZAL 311, t. e. 11, A Muraszombat – Ljutomer – Ormož vonal vonalvezetési részlegének műszaki jelentése, 1922. 3. 9.; Slovesna otvoritev proge Ljutomer–Ormož–Murska Sobota, In: Jutro, V. évf., 275. sz., 1924. 11. 22., 4.

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

---

amely összekötné Muraszombatot Ljutomerrel és Ormožszal. Cree szavai szerint ennek a vasútnak a megépítése jelentősen megváltoztatta a régió gazdasági helyzetét.<sup>32</sup> Mivel meg akarták ismerni az ennek a vasútnak az építésével kapcsolatos terveket, a demarkációs bizottság 1921. október 27-én Kavčičot, a Muraszombat – Ljutomer – Ormož vonal vonalvezetési részlegének vezetőjét meghallgatásra hívta Varasdra. Ezen a meghallgatáson Kavčič konkrét terveket mutathatott be a vonal építéséről.<sup>33</sup>

A jugoszláv-magyar demarkációs bizottság közvetetten foglalkozott a vasút és a Muravidék forgalmi elszigetelésének kérdésével is, amikor azt a javaslatot készítette, amely szerint a Nemzetek Szövetségének javasolná az SzHSz Királyság és Magyarország közötti trianoni határ megváltoztatását. Ezzel a határváltozással Magyarországhoz túlnyomórészt az SzHSz Királyság és Magyarország közötti határ mentén fekvő magyar településeket akarták csatolni. Ennél a javaslatnál azonban figyelembe vették azt a tényt is, hogy a Mursko Središče-i közúti és vasúti hídnak az SzHSz Királyságban kell maradnia, különben Muravidék, legalábbis ideiglenesen, a forgalom szempontjából teljesen elszakadna az SzHSz Királyságtól. Ennek a kritériumnak a teljesítése érdekében javaslatot tettek 26 település visszacsatolására Magyarországhoz, de ezek nem foglalták magukba a Lendva pataktól délre fekvő településeket. Így Mursko Središče hídjai az SzHSz Királyságában maradnának.<sup>34</sup> A Nemzetek Szövetsége elutasította ezt a javaslatot.

Cree az 1923 januárjában megtartott előadásán azt is kijelentette, hogy a Muraszombat – Ljutomer – Ormož vasút építése a Mura folyó fölötti acélhíddal közeledik a végéhez. Ennek a vasútnak az építése azonban még csak akkor kezdődött el.

## **A Muraszombat - Ljutomer - Ormož vonal építése**

A vonal építése 1922. második felében kezdődött. Először, 1922. augusztus 22-én a Miniszteri Tanács úgy döntött, hogy a vonal állami irányítással épül meg, felügyelő ellenőrrel és egy speciális építési részleg segítségével. 1923. április 1-jén a közlekedési miniszter Aleksandar Veličkit nevezte ki a Muraszombat – Ljutomer

---

32 Cree, Yugoslav - Hungary Boundary Commision, 100.

33 Razmejitve v Prekmurju, In: Slovenec, XLIX. évf., 289. old., 1921. 10. 20., 2.

34 Cree, Yugoslav - Hungary Boundary Commision, 102.

– Ormož vonal vonalvezetési részleg vezetőjének, amelynek székhelye Ljutomerben volt, helyettese pedig Vojislav Zorić lett. Ugyanezen a napon Milan Jovanovićot nevezte ki felügyelő ellenőrnek.<sup>35</sup>

Az építkezés befejezésének becsült határideje két év volt. Maga az építkezés 1922. szeptember 22-én kezdődött előkészítő munkálatokkal. Az építkezés egyszerre legfeljebb 1200 munkást foglalkoztatott. A munkások között körülbelül 250 orosz menekült is volt, körülbelül száz bolgár munkást alkalmaztak egy ideig, és volt néhány bosnyák is. A munkások többsége muravidéki vagy muraközi volt.<sup>36</sup>

A Muraszombat – Ljutomer – Ormož vonal 37,5 km hosszú volt. A terepre való tekintettel a könnyebb építések közé tartozott.



**2. kép: Vasúti híd a Mura folyón Veržej közelében, az építése során, 1924.**

Mark Krenn őrzi, Muraszombat.

Mindazonáltal 521 000 köbméter földmunkát kellett elvégezni, 5249 köbméter épületet építeni és betonozni, hét állomást, két vízállomást, öt raktárt, több hidat megépíteni ...<sup>37</sup>

Az építkezés legnehezebb része a Mura folyó ágainak és régi medreinek áthidalása volt. A problémát nemcsak a folyón való átkelés jelentette, hanem a folyó menti terjedelmes ártér is. Így a Veržej és Dokležovje közötti szakaszon, amely 1.794 méter hosszú volt, öt hidat kellett megépíteni. Köztük természetesen a legnagyobb volt a Mura folyó fölötti híd, amely

35 Jože Jenko, *Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju*, In: Viktor Vrbnjak (szerk.), *Svet med Muro in Dravo: ob stoletnici 1. slovenskega tabora v Ljutomeru*, Založba Obzorja, Maribor 1968 (a továbbiakban, Jenko, *Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju*), 622. old.; Andreja Rustja, *Železniška proga skozi Ljutomer*, In: *Zgodovinski listi*, XI. évf., 2002 év, Zgodovinsko društvo Ljutomer, (a továbbiakban, Rustja, *Železniška proga skozi Ljutomer*), 1. sz., 30.

36 *Slovesna otvoritev proge Ljutomer–Ormož–Murska Sobota*, In: *Jutro*, V. évf., 275. sz., 1924. 11. 22., 3.

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

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
.	.	.	.	.	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 ozirom na uprtroj proge more slavnostni vlak prevzeti največ 250 udeležencev.*

*Ljubljana, dne 10. novembra 1924.*

*Direkcija drž. žel.*

**3. kép: A különvonatos ünnepi menet a Muraszombat – Ljutomer – Ormož vonál megnyitóján 1924. november 10-én.  
A Szlovén Köztársaság Archívuma őrizi.**

---

egyben a legnagyobb létesítmény volt ezen a vonalon. A vonal megépítésekor 1924-ben e híd helyén csak egy ideiglenes szerkezet épült, amelyre 1928-ban 155,5 m hosszú acélszerkezetet telepítettek.<sup>38</sup>

A vonal építésénél a fő problémát a pénzügyi válság jelentette. A pénzügyi források hiánya miatt az állami költségvetésben több pletyka is felmerült az építkezés felfüggesztéséről, de az illetékes hatóságok kitartóan elutasították őket. Az építkezés ugyan nem állt le, de a vonal építésére rendelkezésre álló pénzeszközök jelentősen csökkentek. Így az építkezés során 40%-os költségvetési megtakarítást értek el, ezért a vonal rossz minőségben épült meg, és az azt követő javítások és korszerűsítések sokkal drágábbak voltak.<sup>39</sup>

A vonal ünnepélyes megnyitására 1924. november 22-én került sor. A megnyitón részt vett a díszvendégeket szállító vonat is, amely Ljubljánából jött, és megállt minden állomáson és megállóban. Mindegyiken különleges ünnepséget készítettek az eseménykor.<sup>40</sup>

## Összegzés

A Murszombat – Ljutomer – Ormož vonal megépítésével Muravidék végül közlekedési kapcsolatra tett szert a közép-szlóvén térséggel. A Veržej közelében lévő közúti híd már 1922-ben épült, de 20. század 20-as éveiben a távolsági szállítás főleg a vasútra támaszkodott. Így a Murszombat – Ljutomer – Ormož vonal megépítésével teljesültek Muravidék és a közép-szlóvén térség gazdasági integrációjának legalapvetőbb feltételei.

---

38 Rustja, Železniška proga skozi Ljutomer, 34.

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

40 Otvoritev naše prve železnice In: Novine, XI. évf., 48. sz., 1924. 11. 30., 2; Otvoritev železniške proge Ormož–Murska Sobota, In: Slovenski narod, LVII. évf., 269. old., 1924. 11. 23., 2.

---

## **Források és irodalom**

### **Levéltári források**

Szlovén Köztársaság Levéltára, SI AS 60, Szlovén Tartományi Kormány, Igazgatósága, 1918–1924, t. e. 31.

Szlovén Köztársaság Levéltára, SI AS 448, Ljubljana-i Kereskedelmi és Ipari Kamara, 1850–1948, nyilvántartási íratcsomó 44, t. e. 2.

Muraszombati Területi és Tanulmányi Könyvtár, SI PIŠK, srez állomány Muraszombat, šk. 12, 21. borító.

Ljubljana-i Történelmi Archívum, SI ZAL 311, Jože Jenko állomány, t. e. 11.

### **Újsági források**

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

### **Irodalom**

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

Jenko, Jože, 1968. Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju. In: Viktor Vrbnjak (szerk.). Svet med Muro in Dravo: ob stoletnici 1. slovenskega tabora v Ljutomeru. Založba Obzorja, Maribor. 589–629.102.

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



---

Lajos Bence

## **Letni časi so se menjavali: prišla je gosenica, peronospora, a železnica ...**

### **Ob 130-letnici dolnjelendavske železnice**

Kot novinar, ki se ukvarja z raziskovanjem zgodovine tiska, sem za pričujočo konferenco ob 130. obletnici spremljal teme, ki so se razpršeno pojavile v tisku v povezavi z železniškim omrežjem monarhije ter izgradnjo novih postaj in prog. Nisem bil razočaran, saj je ustanovitev hitrega tiska v naši pokrajini – kot tudi vse ostalo – v tesni povezavi s širitvijo železniškega omrežja. V povezavi z lansko konferenco ob počastitvi izida časopisa Alsó-Lendvai Híradó se je med načrti urednikov pojavila tema dostopa do morja, razcveta trgovine in industrije ter povezovanja na obrobju prebujajočih se industrijsko-gospodarskih objektov s centri. S tem je bila povezana tudi zamisel o dajanju izdelkov na trg. Pri tem je imel resnejšo vlogo predvsem ugoden vpliv železnice. Po prelomu stoletja so hiter razvoj političnih odnosov, posledice svetovne vojne, optimizem, ki ni predvideval izgube države ter pa dogodki, ki so se odvijali s peklensko hitrostjo, bistveno poslabšali javno razpoloženje in stopnjevali negotovost. V času, imenovanem tudi doba revolucij, so širjenje napačnih predstav (škodljive ideje boljševizma) iz središča na obrobje ter stiske navadnih ljudi in vojakov, ki so se vrnili s fronte, zaradi bednih razmer in brezupne situacije doma, še stopnjevale kaotično vzdušje in negotovost.

A zaenkrat ne glejmo toliko naprej, saj so načrtovanje, gradnja ter predaja dolnjelendavske železnice potekali v znaku euforije. Res je, da so le pristaši industrijskega napredka znali oceniti pomen pričakovanih rezultatov na področju železniškega tovarnega prometa ter potovanj, ki so pogoj za gospodarski napredek, vseeno pa so bile obljubljeni številne prednosti tudi kmečkemu sloju, prebivalcem vasi. Zaradi zamude gradnje železnice ter načrtov za njo je pisec rubrike kot »metaforično«  
protiutež zamujajoči železnici dodal dve veliki naravni prekletstvi s konca stoletja, peronosporo ter gosenico, ki nista zamujali. Zato čuden naslov prispevka, ki bi ga z današnjimi očmi lahko videli kot »novinarsko pretiravanje«, a naj slednje razložim s spodnjo razlago.

---

## Veliki dan Dolnje Lendave

Časnik Alsó-Lendvai Hiradó v posebni številki z dne 20. oktobra 1890 podrobno poroča o dogodkih prejšnjega dne, 19. oktobra, o otvoritvi železniške proge Ukk–Čakovec, ki ga je pisec članka upravičeno označil za »nega največjih dni v zgodovini našega majhnega mesta«.

Alsó-Lendvai Hiradó<sup>1</sup> (številka s 6. oktobra 1889) razpravlja o državnem gibanju, ki se je izoblikovalo okoli železnic, o lobijih in kapitalskih manipulacijah, ki so pomembne tako z vidika gospodarskih akterjev kot tujih vlagateljev: »Gibanje, ki se je z namenom izgradnje zalskih železnic začelo pred nekaj leti, je šele v začetku leta dobilo resno obliko. Tudi pred tem so bila v našem mestu takšna gibanja – še posebej pred volitvami – za lase privlečena in včasih v zelo komičnih oblikah, toda večina volilne enote je kmalu prepoznala, da gre za prevaro in ni nasedla pobudnikom gibanja. Vendar v začetku tekočega leta, ko je prišlo do kotiranja delnic, nismo več mogli dvomiti v resnost zadeve, in ne pretiravamo, če rečemo, da smo, od veselja, da bomo končno lahko del železniške mreže, morda celo preko svojih zmožnosti kotirali delnice. Takoj, ko se je začelo kotiranje delnic, so nam zagotovili, da se bo delo začelo takoj, ko bo kotirano zadostno število delnic. Minilo je že več kot pol leta od kotiranja delnic, začetek del pa je zamujal, posledično pa so bili celo tisti, ki so v zvezi z zadevo zalskih železnic imeli dovolj informacij, v določeni meri v dvomih glede njene uresničitve.«

Pozimi smo čakali pomlad, spomladi poletje kot letni čas, v katerem se bo uresničila naša najbolj goreča želja, vendar so drug za drugim prišli samo letni časi. Dela za začetek gradnje železnice so stala, namesto njih pa smo dobili gosenco, ki je uničila naše sadno drevje, ter peronosporo, ki je uničila naše grozdje. Končno je prišla jesen – ki se je sicer nimamo kaj posebej veseliti – in z njo, mogoče zato, da se ne pretrgajo vse niti našega upanja, je prišlo tisto, kar smo tako dolgo čakali: »dan, ko so se začela gradbena dela za železnico,« beremo v poročilu pisca članka, ki je nastal v Zalaegerszegu.<sup>2</sup>

In nato »je župan Zalske županije z motiko prvi pričel dela na naši železniški liniji in s tem so se dela resnično začela« v uvodni vrstici že z nekoliko upanja polnejšim tonom piše avtor članka.

---

<sup>1</sup> Alsó-Lendvai Hiradó, 6. oktober 1889.

<sup>2</sup> Alsó-Lendvai Hiradó, 6. oktober 1889.

---

»Tudi sami smo imeli priložnost videti to izjemno dejavnost, ki so jo opravili delavci na progi, in iz tega sklepamo, da bomo, v koliko bodo dela potekala v takšnem vročičnem tempu, lahko progo predali prometu naslednje leto maja, junija. Podjetniki so za uporabo prve motike izdelali estetsko srebrno motiko, katero krasita datum začetka del ter ime župana, ki je prvi zasadil lopato. To motiko je župan tekočega leta 1. oktobra predstavil na občnem zboru poleg poročila, s katerim je odredil, da jo shranijo v županijskem arhivu.« ... »Kot vemo, potekajo dela od Ukka do Besenyőja, od Besenyőja do Lendave ter od tam do Čakovca pa podrobni delovni načrti še niso končani, vendar nas tudi od tega loči le še nekaj dni, tako je verjetno, da se bodo dela čez nekaj dni začela tudi v naših krajih,«<sup>3</sup> piše v nadaljevanju.

Obvešča pa nas tudi v povezavi z lažnimi novicami: »menimo, da je treba v povezavi z nekaterimi govoricami opozoriti na to, da je Dolnja Lendava označena kot ena večjih postaj«, za katero bodo kot nepogrešljiva lokalna infrastrukturna investicija, pomembna za potniški ter tovorni promet, »zgrajena skladišča« in tudi vodna postaja, kot možnost pa sta omenjena celo »nakladalec živine ter tehcnica za živino«.<sup>4</sup>

V članku o slovesnosti ob predaji železnice, o kateri je Alsó-Lendvai Hiradó objavil celostranski članek, se poleg govorov, ki izžarevajo veselje, odražajo tudi politično-kulturni odnosi majhnega mesta. Članek govori ne le o lojalnosti, temveč tudi o dialogu oziroma pomanjkanju le-tega med mešanim dolnjelendavskim prebivalstvom na koncu stoletja, o dialogu med tremi verami ter narodnostmi, ki je bil resničnost vse do priključitve leta 1920. Po tistem je tema z veliko vidikov postala nerelevantna.

Na železniški progi Ukk–Čakovec<sup>5</sup> je pred 130 leti še vladalo »vzdušje srečnih mirnih časov«, pa tudi vmesni kraji so veliki dan doživeli v evforičnem vzdušju. V mestu so že tedne prej pričeli s pripravami, slovesnosti, ki se je začela ob 6. uri, pa se je udeležila »vsa inteligenca našega mesta in kraja, v spremstvu lepih dam, v večji meri so se na postajo, kjer je bil postavljen

3 Prav tam, kot nadaljevanje.

4 Alsó-Lendvai Hiradó, 6. oktober 1889. V članku z naslovom Az első kapavágás (Prva uporaba motike) je omenjena tudi spominska motika t. i. srebrna motika.

5 »Posebni natis«, ki je nastal k 43. številki časopisa Alsó-Lendvai Hiradó leta 1890. Z uporabo publikacije Zoltán Lendvai Kepe: Fejezetek Lendva vasúttörténetéből, tam objavljena kopija.

---

slavolok, okrašen s številnimi državnimi zastavami, odpravili z vozovi« in kjer »so ob 6. in pol uri zagrmeli topovi in se je med bučnim vzklikanjem občinstva pripeljala lokomotiva, okrašena s številnimi venci.« S slikovitim poročilom je v imenu lokalnih mestnih veljakov, ki so se udeležili sprejema njegove ekscelence, Gáborja Barossa, ministra za trgovino, ter njegovega spremstva, zbrane prvi nagovoril odvetnik Mihály Hajós, pri tem je razpravljaval o zaslugah ustanovitelja železnice, ministra za »promet« Barossa. Poleg tega so v 22 letih od kompromisa »po obnovitvi naše ustave« nekateri zakonodajni organi, mesta ter kraji »vneto zagrabili priložnost, da so svoje zapostavljene gospodarske interese postavili v ospredje.« »Potrebnih je bilo torej 23 let, da se je dolgoletna želja Dolnje Lendave in okolice, – vstopiti v železniško omrežje – uresničila«, je povzel govornik. Sledil mu je mestni veljak Ferenc Isoó, ki je pohvalil zasluge prometnega ministra Gáborja Barossa pri izgradnji železniške mreže, izpostavil pa je »sistem con«, tako rekoč, ki ga niti veliki francoski narod ni bil dovolj pogumen uresničiti, je Baross v naši domovini v službi kulture in trgovine uresničil v kratkem enem letu.«<sup>6</sup>

Vlak, okrašen z rožami ter zastavami, se je ustavil pri osvetljenem mostu čez reko Muro, ki je bil izdelan iz novih gradbenih materialov, še posebej z uporabo betona, ki si ga je Baros, ko je izstopil iz svoje kabine, ogledal tudi pobliže.

Primerno nadaljevanje praznovanja dogodka, ki se ga omeinja tudi kot veliki dan Dolnje Lendave, je bila večerja v dvorani Meščanskega društva v Kroni, slavje pa se je zaključilo v jutranjih urah.

## **Z železnico povezana pričakovanja in upanja**

Takratne analize so v zvezi z železniško progo Ukk–Čakovec upale na gospodarsko-trgovinski razcvet gospodarsko zaostalih krajev, po drugi strani pa je načrt povezave z županijskim sedežem, Zalaegerszegom, ter po ostalih progah madžarskega železniškega omrežja z Budimpešto ter z Reko (Rijeka), ki je postajala vedno močnejša v pomorskem ladijskem ter tovornem prometu, odpiral nove možnosti.

---

6 »Posebni natis«, ki je nastal k 43. številki časopisa Alsó-Lendvai Híradó leta 1890. Z uporabo publikacije Zoltán Lendvai Kepe: Fejezetek Lendva vasúttörténetéből, tam objavljena kopija.

---

To, da se izgradnja železniških prog lokalnega pomena, kljub pozitivnemu odzivu, ni nadaljevala v takšnem tempu, kot v rekordnem času zgrajena proga Ukk–Čakovec, je še danes tema »meglenih« debat. Saj niso zgradili niti prog Dolnja Lendava–Murska Sobota ter Nagykanizsa–Dolnja Lendava. In čeprav v eni izmed takratnih številčk časnika Alsó-Lendvai Híradó, še v času pred Trianonsko spremembo mej, pisec članka v šali napove »devetdeset let« za izgradnjo teh dveh odsekov proge, katerih izgradnjo so ves čas odlagali, pa sta situacija s svetovno vojno ter zamenjava imperija njuno izgradnjo preložili v dvomljivo daljavo. Niti danes, 130 let kasneje, ne moremo biti optimistični v zvezi s tem vprašanjem, res pa je, da so vmes kot posledico posodobitve železniške proge Zalalövő–Hodos–Murska Sobota izgradili odsek Južne železnice, ki sega do Hodoša ter povezuje dve glavni mesti. Lendavi pa – kjer so leta 1947 odstranili tudi tire med Lendavo in Rédicsem – vse od spremembe režima ni uspelo ukrepati ne v zvezi z izgradnjo železnice za povezavo z Madžarsko ne s Slovenijo, za kateri potniški promet več ni aktualen, bi pa mesto zagotovo imelo koristi od tovrnega prometa, tako pa je značilno 130-letno mirovanje.<sup>7</sup>

Evforija zaradi železniške proge Ukk–Čakovec, ki je bila končana v rekordnem času, saj je med načrtovanjem in njeno zgraditvijo minilo le nekaj let, je predvidevala možnost povezovanja lokalnih – okrajnih trgov ter okrajev – prog. Kasnejši, tudi kritičen članek z naslovom »Zalamegyei vicinális vasútépítési engedélyek meghosszabbítása« (Podaljšanje dovoljenj za gradnjo krajevnih železnic v Zalski županiji) nudi vpogled v neskončen postopek pogajanj/usklajevanj, ki se je zavlekel v leta in desetletja. Minister za trgovino je s svojim dopisom podžupanu Zalske županije delniški družbi Dunántúli helyiérdekű vasút részvénytársaság za eno leto podaljšal veljavnost dovoljenj za začetna dela od kraja Zalalövőtő do Rédicse ali Csömödéra, nadalje od Dolnje Lendave preko Murske Sobote do Monoštra ali kraja Gyanafalva (danes: Jennersdorf) ter od Murske Sobote v smeri Radkersburga do takratne državne meje (v letih 1898, 1906 oziroma 1907). Vendar – sumničavo ugotavlja pisec članka – kot da ima zgoraj opisan ministrov dopis neko pomanjkljivost, saj proge Dolnja Lendava–Letenye–Nagykanizsa niso niti omenili, iz česar sklepa, da le-ta mogoče več »ne obstaja niti na papirju.«

7 Prim. Bence Lajos: Videokonferenca ob 130-letnici železnice. Népiújság, let. 64, št. 43. 15.

---

Desetletja trajajoča serija pogajanj ter stanje, ki se je zdelo brezizhodno, je takratnega pisarja kronike na koncu pripravila do dajanja pripomb proti železnici ter namigovanja o namerni počasnosti, nerazvitosti prog lokalnega pomena ter kaotičnih razmerah.

Omeniti velja avtorjeve duhovite, tudi cinične, pripombe o tej temi, pripombe o v ozadju potekajočih procesih, ki jih lahko pripišemo razvlečenosti ter etnično raznoliki skupnosti oziroma posledicam divjosti zgodnjega kapitalizma ter živčnemu vzdušju s preloma stoletja. »Železnica bo dražja, ampak počasnejša. Železnica niti v zlatih mirnih dneh ni bila tako popolna, da pobožni potnik ne bi mogel sanjati o boljši. Sistem, na podlagi katerega je vodila svoje posle in promet, je v nastal s popolnim ciljem narediti železnico čim bolj pobalinsko, kar mu je do neke mere celo uspelo, saj je prišla vojna in pokazala, da zna biti železnica še enkrat tako pobalinska, če jo v to prisilijo razmere ...« – beremo v komentarju, nato pa med razlogi pisec navede mučno vožnjo z vlakom z obrobja do glavnega mesta, ko »od naše krajevne železnice« po budimpeškem »velikem vzdihovanju, razbijanju, kolcanju ter škripanju« prispe v Čakovec z »niti ne veliko, le z majhno 3–4 urno zamudo«, ki jo povezuje z uničenjem nekdanje vaške idile.

O uničujočem stanju na takrat tudi že politično motiviranem odseku Lendava–Čakovec, ki izhaja iz kaosa in neusklajenosti, lahko beremo izpod peresa lendavskega potnika, namenjenega v Budimpešto: »Peštanskega vlaka v Čakovcu ni, potnik pa lahko lepo izstopi iz vlaka ter čaka na naslednji vlak polnih 12 ur oziroma do poldneva naslednjega dne. Pri jutranjem vlaku pa se zgodi ravno obratno: peštanski vlak pride v Čakovec s 3–4 urno zamudo in do takrat lendavski vlak že odpelje, potnik pa ostane v Čakovcu do 3., 4. ure popoldan.« Po tem kratkem ovinku se vrnimo h kalvariji gradnje železnice, od katere so tudi »krajevni veljaki« pričakovali gospodarsko-industrijski razcvet kraja, za osnovo katerega so v Dolnji Lendavi služili npr. trgovsko-gopodarski uspehi dežnikarne Hungária.

Alsó-Lendvai Hiradó, ki večkrat letno objavlja članke v zvezi z dolnjelendavsko železnico, v svojih številkah, izdanih pred 1. svetovno vojno, še upa na povezavo mest Zalske ter Železne županije, za kar vsak po svoje kaže tudi pripravljenost sprejemati kompromise, vendar se problemi le poglobljajo, časa je vedno manj, vojna kriza pa trka na vrata ...

---

V premik načrtov v smeri uresničitve se ves čas vmešava tudi svetovna politična kriza, ki je posledica nasprotujočih si interesov. Tako je npr. »vsaj dvomljiva usoda Medžimurja« skoraj osnovni pogoj za to, da se »namesto izgubljenih Medžimurskih vasi« v mestni trgovski promet vključijo drugi kraji. Za to pa bi bili najprimernejši kraji, ki ležijo ob progi Letenye–Dolnja Lendava–Murska Sobota, saj »je prebivalstvo Donje Lendave in Murske Sobote povsem odrezano od železniškega prometa«. <sup>8</sup>

## **Dolnjelendavski tisk ter vprašanje železnice**

Ob 130-letnici tiska smo že nakazali na raven krajevnih časopisov, na kakovost določene tiskarne ter kroga inteligence, ki se je zbrala okrog časopisa, na njegovo novinarsko kvaliteto. Le-ta ponavadi kaže na veliko razpršenost znotraj časopisa, kaj šele v časopisu Alsó-Lendvai Híradó, ki je sebe oglaševal kot časopis z mešano vsebino. Vendar pa v določenih delih, v katerih odkriva, analizira probleme, lahko zasledimo takšno sodobno svežino, ki celo danes za desetletja presega provincialno razmišljanje in pisanje, ki je celo 100 let kasneje vredno občudovanja. Da niti ne govorimo o jezikovnih spretnostih, iz katerih bi se današnja publicistika lahko veliko naučila!

Tak primer o smeri regulativne vlade oblikuje pisec članka v svojem enostavnem poročilu o sestanku zgornjega predstavniškega telesa: »Tudi njihov najpomembnejši interes ter danes že njihova jasna želja je, da čim prej pridejo v kontakt z razvijajočim se mestom, z živahno trgovino. Aktualnost načrta gradnje železnice je razumljiva. Po eni strani država namenja neverjetno bogastvo za pomoč brezposelnim, po drugi strani pa je edino sredstvo za preprečevanje anarhije delo.« To je eden od vidikov. Drugi razlog je, da »je življenjski interes Nagykanizse ter njen od vsega pomembnejši cilj ta, da pridobi trg, eden od pogojev za doseg tega pa je izgradnja dolnjelendavske železnice.« <sup>9</sup>

V primeru dolnjelendavske železnice podžupan Béla Kolbenschlag spregovoril tudi o vpletenih v gradnjo železnice ter o stroških: »Načrt dolnjelendavske železnice je star že 10 let. Takrat je županija na kilometer ponudila 6000, mesto pa 3000 kron

8 Alsólendvai Híradó, 9. marec 1919.

9 Alsólendvai Híradó, 9. marec 1919.

---

prispevka. Prav tako so tudi drugi ponudili svoj prispevek, tako da je bil manko skupno okrog milijona kron. Takrat je za gradnjo dobilo prednostno pravico eno gradbeno podjetje in za to, da je načrt ostal le načrt, je v veliki meri kriva malomarnost mesta Nagykanizsa, saj »proti vladi ni nastopila s potrebno odločnostjo in vztrajnostjo.«<sup>10</sup> Ministra za trgovino lepo prosimo, naj nas ne oropa vsaj tiste iluzije, da se bo nekoč – čez eno, dve, devetdeset let – zgradila že dolgo časa pričakovana železnica,« prosi, moleduje novinar.

V drugem članku časopis v zvezi z zamudo železnice objavlja besedilo usklajene okrožne listine: 22. člen listine določa, da so se v roku treh mesecev od datuma listine Podonavska, Zalavölgyska ter Körmendsko-Murkosoboška delniška družba železnic lokalnega pomena dolžne združiti ter ustrezno prilagoditi statute. Rok je seveda smešen, četudi gre le za uredbo, saj omenjeni odseki – z malo izjemami – niso bili zgrajeni vse do danes.

## **Elektrifikacija in ostale utopije – neuresničene sanje**

Na samem koncu našega sestavka nadaljujmo že začeto pustolovščino po svetu tem in utopij, ki bi se v primeru primernih političnih in zgodovinskih vetrov do danes že lahko uresničile. Takšno je na primer razglabljanje izpod peresa peštanskega učitelja Vinceta Bertalana o izrabi vode reke Mure ter njene moči. V povezavi z razširitvijo železniške mreže ugotovi, da je linija Muraszombat–Körmend brez dvoma namenjena služiti velikim gospodarskim interesom. Od Murske Sobote potekajoča preko vzhodnega hribov Slovenske okrogline ter preko hribovitih krajev Stražne krajine omogoča povezavo med sedežem županije Vas ter središčem države ... Pa drugi strani pa bi tako z vidika gospodarskega kot z vidika potniškega prometa bilo najbolj smiselno ustvariti železniško linijo od Radgone preko Murske Sobote do Dolnje Lendave ter vzpostaviti železniško progo iz Dolnje Lendave preko Letenya do Nagykanizse. Pri svojih pojasnilih pa Bertalan poleg izgradnje železnice vidi rešitev v električnih vlakih, ki bodo kmalu zamenjali tiste s parnim pogonom. Kasneje nadomestiti železniško omrežje ne s parno elektrarno, temveč z elektrarno, kot sledi njegov novej-

---

<sup>10</sup> Alsólendvai Híradó, 20. avgust 1911.



---

ši sklep, »za pridobivanje energije katere se nam prostovoljno ponuja voda reke Mure«. Ker če je to mogoče v Italiji in ostalih državah, zakaj ne bi bilo mogoče na Madžarskem, kjer po mojem mnenju voda reke Mure v vseh ozirih ustreza tistim pogojem, ki so z mehanskega in tehničnega vidika upravičeno zahtevani za proizvodnjo električne energije, »še toliko bolj, saj bi to bila prva električna energija na Madžarskem, ki bi bila proizvedena s hidroelektrarno.«<sup>11</sup>

V času elektrifikacije je bilo govora tudi o cenejšem ter bolj varčnem viru energije, delovanju na elektriko: »In če je omejena železnica izvedljiva, je povsem razumljivo, da bi lahko iz istega energetskega vira bili izvedljivi tudi drugi industrijski obrati, in sicer toliko bolj, ker bi proizvodjanje energije stalo veliko manj kot razvoj parne energije, za kar je, se ve, potrebnega zelo veliko premoga, in ta premog, tudi če ga imamo, zaradi rudarjenja in stroškov prevoza iz oddaljenih krajev, veliko stane« – utemeljuje časopis. »Če bi vladarska Donava tako zgodovinsko kot gospodarsko imela tako izvrstne, za proizvodnjo primerne lastnosti, kot jih ima Mura, je verjetno, da bi svoje obrate, ki ne morejo delovati brez parne energije in ognja, ter železniške proge, tako v glavnem mestu kot tudi v vseh ostalih mestih ob Donavi uredili na električni pogon, ki jo ustvarja moč njene vode.« Kot primer avtor omeni železnico na električni pogon med kraji Budimpešta–Gödöllő–Vác, katere gradnja se ravno zaključuje.

»Zato zgradimo hidroelektrarno na Muri za proizvodnjo elektrike, že samo zaradi tega, da čimprej dobijo obmejno železniško progo na električni pogon na relaciji Dolnja Lendava–Murska Sobota, zaradi česar je več kot verjetno, da bi izvrstno vino, pridelano na območju Dolnje Lendave in okolice, prišlo naravnost do »Štajerske« in še naprej v severne province, za katere pa je že znano, da imajo tam radi dobra madžarska vina.« To naj bi potem bila železnica in niti približno ne bi bila tako počasna kot lokalne železnice, od katerih sicer res ne moremo pričakovati podobne hitrosti, kot od vlaka Budimpešta–Dunaj, in ki nikoli ne bodo dosegle tistega, kar dosežejo železnice na električni pogon, ki je nad železnicami s parnim pogonom.«

Časopis Alsó-Lendvai Híradó (ur. E. Balkányi ter V. Oszeszy)<sup>12</sup> je Lendavi že na prelomu preteklega stoletja na-

---

11 Alsó-Lendvai Híradó, 20. avgust 1911

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

---

povedal prihodnost razvitega trgovskega mesta ter tudi turistično vznemirljivo ter upanja polno prihodnost. Z velikim razočaranjem moramo omeniti, da so se vizije ljudi, obdarjenih z vizionarskimi sposobnostmi, v zvezi z uresničitvijo le-teh danes že premaknile v utopistične perspektive. Upajmo, da upanje umre zadnje!

---

**Vir:**

Članki, poročila, analitično pisanje časopisov Alsó-Lendvai Hiradó ter Délzala

**Literatura:**

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

Lajos BENCE, 2020: Az Alsó-Lendvai Hiradó a „hanyatlás” éveiben. V: Az Alsó-Lendvai Hiradó megjelenésének 130. évfordulójára. Lendvai könyvtár és Kulturális Központ, Lendva.

Zoltán LENDVAI KEPE, 2020: Fejezetek Lendva vasúttörténetéből. Lyndvamuseum16. Galéria-Múzeum, Lendva.

---

Dejan Süč

## Az alsólendvai zsidók és a vasút

### Bevezető

Olyan fontos történelmi fordulópont megünneplésekor, mint amilyen az alsólendvai vasút megnyitásának a 130. évfordulója, a vasút kiépítésének folyamata mellett bizony megfelelően be kell mutatnunk a társadalmi változásokat is, amelyeket magával hozott. Azt, hogy a vasút és a hozzá tartózó vasútállomás valójában rendkívül fontos volt a 19. század végi társadalom számára, bizonyítja egy írás Alsólendváról 1895-ből, amely szerint Alsólendva Zala megye nagyközsége, a járási szolgabírói hivatal székhelye, járásbíróssággal, adóhivatallal. Emellett van takarékpénztára, élénk gabonapiaca, vasúti állomása és postája.<sup>1</sup>

Ezzel összefüggésben érdemes megemlíteni, hogy Alsólendva bekapcsolása a Magyar Királyság vasúti hálózatába rendkívül pozitív hatással volt a gazdasági turizmus különböző területeire, itt mindenképpen hangsúlyoznunk kell a gazdaság gyorsabb fejlődését, a lakosság mobilitásának a fokozását, valamint a turizmus kezdeteit. A vasút, amely nemcsak Alsólendvára volt pozitív hatással, hanem az egész nagyközség számára, nagymértékben lehetővé tette a zsidó közösség további fellendülését és fejlődését Alsólendva területén, hiszen a zsidó társadalmi réteg tulajdonában volt az ipar és az üzletek nagy része, és ez a közösség a vasút megérkezésének idején meghatározó tényező volt a gazdaság terén, amit Alsólendva lakosságának 1896-os népszámlálása is bizonyít.<sup>2</sup>

Az alsólendvai zsidóság és a vasút megérkezésének mikrolokális összefüggése eddig nem volt komolyabb és alaposabb kutatás tárgya, ezért a vasút 130. évfordulójának alkalmából úgy döntöttem, hogy felkutatom és bemutatom Lendva történelmi fejlődésének ezt a részét.

### Történelmi háttér

Az alsólendvai zsidóság a dualizmus teljes ideje alatt, azaz 1867 és 1914 között, Alsólendva Fő utcáján volt elhelyezkedve,<sup>3</sup> bár

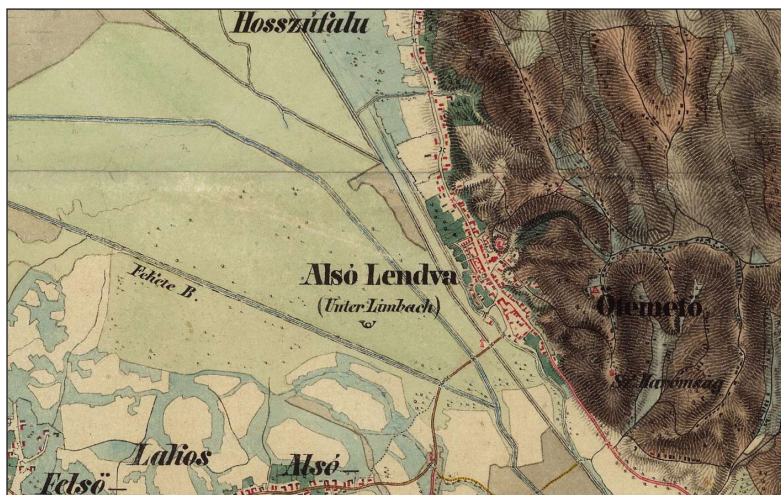
---

<sup>1</sup> A Pallas nagy lexikona, 11. sz.: Közép-Magyar, 1895, 396. old.

<sup>2</sup> Füss, N., Pataky, K., Alsó-Lendva nagyközség milleniumi emlékkönyve, 1896, III–XXX. old.

<sup>3</sup> Toš, M., Zgodovinski spomin na prekmurske Jude, 2012, 176. old.

számos zsidó kereskedő falvakban is élt, ahol kiskereskedelemmel foglalkoztak, és a falu lakosságának napi szükségleteiről gondoskodtak.



1. kép: Alsólendva a második földmérés térképén, amelyet 1809 és 1869 között végeztek.<sup>4</sup>

Alsólendva fekvése és sajátossága, mint a zsidóság életének fontos központja a Habsburg monarchiában, majd a későbbi ket-tős Osztrák-Magyar Monarchiában, nem véletlenszerű, hiszen a város és a környéke már a rómaiak idejétől a nyugat és kelet, valamint az észak és dél kereszteződésben volt. Az első zsidók a 18. század elején jöttek a Muravidék környékére, Alsólendván először az 1725-ös népszámláláskor vannak megemlítve.<sup>5</sup> A zsidó közösség jelentősebb növekedése a dualizmus bevezetéséig, 1867-ig nagymértékben a zsidó kereskedők a földesuraktól kapott egyéni privilégiumaival, valamint a megvásárolt állandó letelepedési engedéllyel volt összefüggésben. A dualizmus bevezetése, a gazdaság fellendülése és a zsidók fokozatos egyenjogúvá válása a Magyar Királyságban Alsólendva zsidó közösségének jelentős növekedéséhez vezetett. Alsólendva 1849-től az akkor

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

5 *Conscriptio Judaeorum, 1725–28, Comitatus Zaladiensis, Oppidum Also-Lendva.* A jegyzékek átírata Németh László *Zsidók Zalában a XVIII. század első felében* című cikkében található. In: *Zalai történeti tanulmányok* 1994. Zalai Gyűjtemény 35. Zalaegerszeg 1994, 17–32.

---

létrehozott alsólendvai kerület székhelye volt, az ahhoz kapcsolódó ügyintézéssel és bürokratikus apparátussal.<sup>6</sup> Ennek az apparátusnak gyakran voltak részesei a zsidók is, ahogy ezt megállapíthatjuk az alsólendvai járási orvosok, dr. Moser Samuel és dr. Király Mór esetében is.

A zsidó közösség tagjai a dualizmus időszakában (1867–1914) többnyire kis- és nagykereskedelemmel foglalkoztak, rendkívül gyümölcsözővé vált a gazdasági együttműködésük a megye többi fontos városával, különösen Zalaegerszeggel, Nagykanizsával és Csáktornyaival.

Ebben az időben jellemző volt az a jelenség, hogy a zsidó közösség újonnan érkezett tagjait többen is követték. Ezt jól példázza Schacherls Moses alsólendvai rabbi esete, aki egy keszthelyi zsidó közösség rabbijának fia volt. 1861-es<sup>7</sup> kinevezése után a városban és környékén jó néhány keszthelyi zsidó jelenik meg, ami nyomon követhető az alsólendvai zsidó közösség anyakönyvi bejegyzései alapján.

A zsidó lakosság már a Magyar királyság vasúti összeköttetés alsólendvai ágának megépítése előtt is átlagon felül mobilis volt, amit számos alsólendvai zsidó budapesti és bécsi esküvője bizonyít. Ugyanakkor ehhez hozzá kell tenni, hogy a zsidó közösség tagjai átlag feletti iskolázottsággal rendelkeztek, és már csak emiatt is sokan közülük hivatalnokok lettek. Az Osztrák–Magyar monarchia idején áthelyezték őket a kettős monarchia valamelyik városába, ami még tovább növelte mobilitásukat.

De az alsólendvai zsidók migrációjának valódi mértéke csak az 1890-es vasúti összeköttetés kiépítésével derült ki, azelőtt közlekedésre főként kocsikat használtak, másrészt az első autók alig a 20. század első évtizedében kerülnek a városba.

## **Életmódváltás**

Alsólendva vasúti összeköttetése minden bizonnyal a város és környéke kulcsfontosságú infrastrukturális fejlődésének egyike, amely jelentősen befolyásolta a helyi lakosság életmódját is. A vasútvonal a város régi városközpontjának közelében ha-

---

6 Farkas, G., A Dunántúli településtörténete IV. 1867–1900, 1982, 179. old.

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

ladt, és a várostól délkeletre fekvő vasútállomás miatt erőteljesebben fejlődött a város déli része is. Előtte főleg a Lenti és Nagykanizsa irányában fekvő utakat lakták. Ekkor egy erősen lakott települési terület jött létre azon út mentén, amely már a vasút kiépítése előtt Muraszerdahely felé vezetett, és Vasuti utcának nevezték el. A tény, hogy az utcát a vasútról nevezték el, szintén az Alsólendva 1890. évi új szerzeményének jelentőségére utal.



**2. kép: Alsólendva a harmadik földmérés térképén, amelyet 1869 és 1887 között végeztek.<sup>8</sup>**

A zsidó közösség szempontjából az újonnan kiépített vasút addig elképzelhetetlen lehetőségeket hozott a kereskedelem és ipar fejlődésében, raktárakat nyitottak a vasút mellett (Graner család), a következő évtizedben a vasút környékén új épületek épültek, amelyek főleg kereskedelmi, ipari és vendéglátási célokat szolgálták. Ugyanakkor a zsidó közösség növekedése a századfordulón, legalábbis közvetve, a kiváló közlekedési kapcsolatoknak és az ezekkel összefüggő gazdasági lehetőségeknek tulajdonítható. A vasúttal nőtt a kereskedelem mértéke, ugyanakkor gyorsabb, olcsóbb és biztonságosabb volt az utazás.

<sup>8</sup> Mapire.eu (URL: <https://mapire.eu/en/map/thirdsurvey25000>, 2020. 11. 9-én idézve). Érdekes, hogy a harmadik katonai földmérés 1887-ben volt elvégezve, tehát 3 évvel a vasúti ág megnyitása előtt, de a vasút már be van rajzolva.

---

Az 1920-as Trianoni békeszerződés után erős gazdasági együttműködés jön létre Csáktornyával, ahova számos zsidó a vasúti összeköttetés segítségével át is helyezi ingó vagyonát.

Növekszik a külföldiek áramlása a városban, ennek példaként idézek egy részletet a Glasilo K.S.K. Jednote újságból, 1929. október 29-éről:<sup>9</sup>

*»Az elmúlt napokban Alsólendván külföldieket láthattak, amelyek szokatlan megjelenésük miatt vonzzák a figyelmet. Ezek a lengyel zsidók. Hallani, hogy ezeknek a vendégeknek a nagyobb száma most részben Alsólendván, részben Muraszombatban és más városokban szándékozik letelepedni.«*

A vasút megérkezése mindenképpen megváltoztatta a zsidó lakosság mobilitással és gazdasági tevékenységgel kapcsolatos nézeteit, és egyben meghozta az első zárt turistacsoportok érkezését, amelyek utazásaikra az akkor legkorszerűbb közlekedési módot használták – a vonatot.

## A társadalmi élet generátora

Az alsólendvai zsidóság aranykorát, amely nagymértékben egybeesik a dualizmus korával 1867 és 1914 között, gyakran a polgári életmóddal kötjük össze, amelynek konkrét és mindenki számára észrevehető következményei voltak a kultúrában, öltözködési stílusban és az új szokásokban, amelyek a gyors információs csatornák miatt, például az újságok miatt is elterjedtek az Osztrák–Magyar monarchia teljes területén. Különös szerepet kap a társadalmi élet, és ezzel összefüggésben a vendéglők fellendülése, amelyeket Alsólendva környékén, bizonyos esetekben pedig a környéki falukban is<sup>10</sup> nyomon követhetünk a 19. század közepéig. A vasút megépítésével és azzal kapcsolódóan a Vasuti utca jelentőségének növekedésével, amely az érkező vendégek fő összeköttetése lesz Alsólendva hagyományos városközpontjával, a fontos gazdasági tevékenységek is az utca mentén

---

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

10 A városi vendéglőkön kívül a 19. század második felében megnövekedett a vendéglők és kiskereskedelmi üzletek keverékeinek száma a falvakon. Ilyenek pl. Davida Stern vendéglője Alsólakosban, Turnauer Béla vendéglője és üzlete Hotizán, és Adolf Büchler vendéglője és üzlete Göntérházán.



---

helyezkednek el. E tevékenységek közül ki kell emelni a raktárakat, üzleteket, vasművesek ipari műhelyeit, és nem utolsó sorban a vendéglőket is.

A vasút kiépítése utáni években a vasút és a Vasuti utca területén létrejött tevékenységek között meg kell említeni Blau Sándor vendéglőjét a vasútállomás mellett,<sup>11</sup> Schön Jenő a vasúttal szembeni vegyesáru- és bőrüzletét,<sup>12</sup> valamint Deutsch János vendéglőjét a Vasuti utcában.<sup>13</sup>

---

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

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

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

---

## Források és irodalom

Alsólendvai Híradó, XVII. évf., 50. sz., 1912. 12. 15.

Alsólendvai Híradó, XXI. évf., 51. sz., 1916. 12. 17.

Alsólendvai Híradó, XXII. évf., 20. sz., 1917. 5. 20.

Farkas, Gábor

1982 A Dunántúl településtörténete IV. (1867–1900). Veszprém.

Fúss Nándor – Pataky Kálmán (szerk.)

1898 Alsó-Lendva nagyközség milleniumi emlékkönyve 1896.

Glasiló K. S. K. Jednote, 15. évf., 34. sz., 1929. 10. 22.

Mapire.eu (URL: <https://mapire.eu/en/browse/country/second-survey/>, 2020. 11. 9-én idézve)

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

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

Toš, Marjan

2012 Zgodovinski spomin na prekmurske Jude. Ljubljana, Založba ZRC, ZRC SAZU.

---

Albert Halász

## »Vleče šporhet šifonjero«

Izgradnja železnice na območju Lendave je brez dvoma prinesla velikanski zagon na skoraj vseh področjih življenja. Dolgo časa načrtovana ter leta 1890 odprta proga je bila pogosto omenjena tema v tedniku Alsó-Lendvai Híradó, ki je začel izhajati leta 1889. Tudi o samem dnevu otvoritve so obširno poročali v posebni številki.<sup>1</sup> Ampak kako so vsakdanji ljudje sprejeli do takrat še nevideno mašinerijo? O tem imamo malo virov, temeljijo predvsem na ustnih virih. V 90. letih sem ob zbiranju podatkov od intervjuvancev večkrat slišal, da so prebivalci Lakoša, ko so videli vlak, rekli »vleče šporhet šifonjero«. Tako so se norčevali iz prebivalcev Lakoša, saj ležita Dolnji Lakoš ter Gornji Lakoš v neposredni bližini, le nekaj sto metrov od železniške proge. Zato se je za njih obdržala ta krajevna zbadljivka. »Ko so zgradili lendavsko železnico, so šli Lakošani mimo z vozom in so videli lokomotivo. Kočijaž je rekel: glejte, vleče šporhet šifonjero!«<sup>2</sup>

Če proučimo, o čem je govora, lahko ugotovimo, da so vlak, ki je konec 19. stoletja vozil v Dolnji Lendavi, primerjali z dvema niti ne tako starima inovacijama takratnega časa. Pomen izraza šifonjera je omara za spodnje perilo, torej gre za pohišstvo za shranjevanje. Njeno ime nakazuje na francoske korenine, v madžarski jezik je prišla posredno preko nemščine.<sup>3</sup> V kmečki družbi se pojavi od konca 18. stoletja, do sredine 19. stoletja se je razširila samo v Zdonavju ter v manjši meri Donavsko-tiškem medrečju.<sup>4</sup> V Prekmurju še kasneje. *Štaferung* (bala), ki so ga morala dekleta pripraviti sama, so tudi na tem področju zlagali v bolj zgodaj uporabljano nevestino skrinjo. V Gornjem Lakošu so vanjo dali šest kuhinjskih krp, šest brisač, namizni prt, rjuho, vrečo ter ponjavo. To je nesla s seboj po poroki. Tam, kjer so jo že imeli, so zložili nevestina oblačila oziroma balo v šifonjero, trdijo intervjuvanci z območja Lendave, rojeni v prvi polovici 20. stoletja. Pogosto so vanjo dali kaj samo spredaj, da se je videlo, da je nekaj notri, zadaj je bila prazna. Vagone so torej primerjali s to relativno novo omaro.

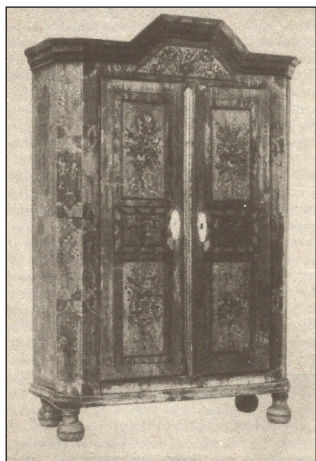
---

1 Alsó-Lendvai Híradó, 6. oktober 1890, (let. 2.), št. 43. Priloga.

2 Halász 1994.

3 Etimológiai szótár.

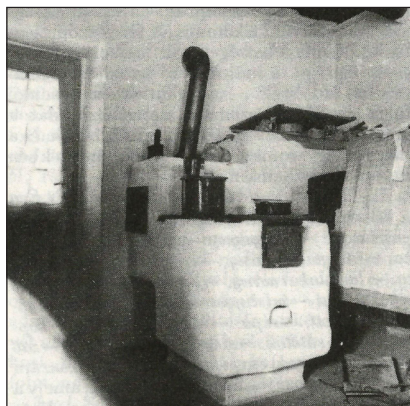
4 Magyar Néprajzi Lexikon.



**Omara, bogato okrašena s cvetjem (Somogyigal, županija Somogy, 1846.) Bp. Néprajzi Múzeum.**

Vir: Magyar Néprajzi Lexikon.

Podoben je tudi primer šporheta (šparheta) oziroma kuhinjskega štedilnika. Izvirno so ga zgradili iz gline, surove opeke, opeke, delno je lahko bil iz ploščic za peč, ploščic z železnim pokrovom, vendar je za razliko od peči iz črne kuhinje ta imel zaprto ognjišče, dim pa so napeljali ven preko dimnika. Kasnejše različice so bile tudi iz kovine, iz obrtniške ali tovarniške železne pločevine, emajlirane. Bistveno pri vsaki različici je, da je bil dim preko dimovodnih cevi napeljan v dimnik. K razpadu tradicionalnih življenjskih prostorov je prispeval tudi šporhet, saj se je pripravnost za peko in kuho močno razširila v drugi polovici 19. stoletja z razcvetom industrije. Delno je pripomogla tudi k nastanku t. i. belih kuhinj, po drugi strani pa je odpravila ogrevanje prostorov s pečjo, zato so jih uporabljali tudi za kurja-



**Obzidan štedilnik ter krušna peč v kotu ob kuhinjskih vratih (Ócsa, županija Pest, 1960. leta).**

Vir: Magyar Néprajzi Lexikon.

vo, ogrevanje le-teh.<sup>5</sup> Izvor besede je iz nemških besed *Sparherd*, to je *sparen* (prihraniti) ter *Herd* (kurišče).<sup>6</sup>

Če pogledamo šporhet z zaprtim kuriščem, z dimovodnimi cevmi, izdelan iz kovine ter na parno lokomotivo, ne potrebujemo veliko domišljije za to, da opazimo podobnost. Tako v enem kot v drugem so kurili, na enem in v drugem so segrevali vodo, pri lokomotivi zaradi parnega pogona. In dim je v obeh primerih izhajal preko dimnika.

**Vasuti  menetrend.**

**CSAKTORNYÁN.**  
**Indul.**

a) Kanizsa felé:

Reggel	5	(bpesti idő)
Délután	11.55	"
Ejjele	10.26	"

b) Práger hófűtő:

Reggel	6.26	(prágai idő)
Délután	4.13	"
Ejjele	1.14	"

c) Z ágráb felé:

Reggel	7.10	(bpesti idő)
Délben	4.36	"
Este	10.31	(Varas)

d) Egerszeg felé:

Reggel	5.33	(bpesti idő)
Délután	4.55	"

**II. Érkezik**

a) Kanizsa felől:

Reggel	8.36	(bpesti idő)
--------	------	--------------



### Železniški vozni red ter železni šporhet<sup>7</sup>

Takratni časopisi so v sosednjih mestih že od oktobra objavljali vozne rede, na enem je vidna tudi lokomotiva, s katero so ilustrirali suhoparne podatke. Dolnjelendavska postaja je vidna tudi na razglednici, izdani na prelomu stoletja, fotografijo so skonstruirali na sprednji del lokomotive.

<sup>5</sup> Magyar Néprajzi Lexikon.

<sup>6</sup> Etimológiai szótár.

<sup>7</sup> Muraköz 26. oktober 1890, (let. 7), št. 43. 5. oz. spleť.



**Vagon na lendavski železniški postaji.**

**Slika je nastala okrog leta 1919.**

Vir: Lendava nekoč – Lendva a múltban, Facebook  
(Last Viktorja Hranilovića).

Besedilo, ki se rima, vsebuje tudi pomembne podatke o krajevnih zbadljivkah.

Vpregata konje dva Lakoša.	(Lót fogatu két lakos.)
Vzgojitelj trstike Gaberje.	(Nádnevelü Gyertyános.)
Kapca z blatnim obrazom.	(Sárképü Kapca.)
Krape loveč Kot.	(Pozsár fogu Kót.)
Dolgo krilo Hotiza.	(Hossziszoknya Hodiza.)
Kratko krilo Polana. <sup>8</sup>	(Rövidszoknya Palina.)

Glede na to, kar je povedal intervjuvanec, je treba vrstico, ki se nanaša na Lakoš, razumeti tako, da so se Lakošani, ker je bila železniška postaja blizu, ukvarjali predvsem s prevozništvom, veliko jih je vzrejalo konje. Prevoz je potekal predvsem v smeri Murske Sobote. Kot vemo, načrtovana beltinška, murskosoboška veja železnice ni bila zgrajena, ostala je le v načrtu.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Halász 1994.

<sup>9</sup> Halász 1994, 178–187.

V resnici sta bila Dolnji ter Gornji Lakoš, kjer je delovalo več kovaških delavnic, znana po svojih prevoznikih s konji, no pa tudi po lakoških bičkaših. Med mladeniči, še posebej, če so prišli od drugod, so bili razvpiti pretepi. Zaradi svoje zmogljivosti so bile v prednosti predvsem medžimurske pokrajinske različice velikih ter hladnokrvnih konjev.



**József Horvát, »Nóta Jóska«,  
na svojem tovornem konju,  
uporabljali so ga tudi za oranje.**

Vir: lastna zbirka, 2008,  
Gornji Lakoš

Železnica je počasi postala del vsakdanjika, z njo so bili povezani dogodki ali spomini. Za Dolnjim ter Gornjim Lakošem je naselje Gaberje. Iz njih so se norčevali tako, da »jih napravijo gor« (pogovorno tudi dvignejo), kot Gaberčani svojega mrtveca. V Gaberju nekdaj ni bilo pokopališča. Mrtve so nosili pokopavati gor k Sveti Trojici. Enkrat je poplavila Mura, tudi takrat je nekdo umrl. Torej so mu naredili krsto iz desk, v njej so ga nesli, na vozu. Tam, kjer je zdaj železniška postaja, je bila voda tako visoka, da je dosegla dno krste. Niso želeli, da bi njihov mrtvec bil moker, zato se je eden oglasil: »Ljudje, mrtveca je treba napraviti gor!« Seveda so ga oni želeli le dvigniti

više. Od takrat naprej pravijo, da »Gaberčani napravijo gor svoje mrtvece!«<sup>10</sup> Torej jim, tudi pogovorno, naredijo otroka. Ta dogodek se je, glede na povedano, zgodil pred izgradnjo železniške postaje. Vas ima danes že svoje pokopališče.

Poleg ustnega izročila so se za dober vir izkazali tudi pisni viri, ki jih v lepem številu najdemo npr. v takratnem časopisju. Poročali so o načrtih za izgradnjo železnice, utemeljitvah le-teh, o nujnosti železnice, o kubikarjih, o nesrečah, ki so se zgodile

<sup>10</sup> Halász 1994.

---

med gradnjo, o ostalih dogodkih ter o železniških nesrečah. In kako so si predstavljali vlak? To lahko izvemo iz objave o opravljenih delih: »Sedaj že polagajo temelje postaj ter ostalih zgradb ter pripravljajo most čez Muro in upamo lahko, da bo, ko bo z dreves odpadlo listje, ki sedaj že veni, po naši meji priropotala nova, na našem območju še nikoli videna pošast, ki bo bruhala dim, in ki bo za sabo vlekla celo vrsto vagonov in bo naše marljive domače živali odrešila veliko dolgih ter napornih poti.«<sup>11</sup>

Na dan otvoritve so od ene ure popoldan z gasilskim zborom sprejemali goste na železniški postaji oziroma na prostoru, ki je bil pripravljen na njivi poleg železniške postaje, na okrašenem prizorišču je pri vsaki mizi bila gospodinja po ena od dolnjelendavskih dam. Od tod so se na otvoritev odpravili z vozovi, na postaji so postavili z zastavami okrašen slavolok. Okrog pol sedmih so s streljanjem iz topov naznanili prihod vlaka. Visoke goste so sprejemali s slavnostnimi govori, krajanji so z vencami okrasili vlak, nato pa so se slavnostne večerje s skupno 110 gosti udeležili povabljeni gostje ter lokalni veljaki, meščani, obrtniki. Večerjo so začeli s slavnostnimi govori, zdravljicami, ob katerih so pogosto praznili kozarce, tem je sledilo pokanje šampanjca. Družba je » ... v najbolj veselem vzdušju ostala skupaj do poznih nočnih ur«, nekateri so ostali celo do zore.<sup>12</sup> Podobno poroča tudi Muraköz, od tam lahko izvemo, da se je okoliško prebivalstvo množično udeležilo otvoritve: »V bližini postaje je na prostem taborilo morje ljudi. Veselo goreči stražni ogenj, šotorji, orkestri, okrog njih navdušeno navijanje ter zabavanje množice tisočih ljudi lendavskega ter okoliškega prebivalstva so spominjali na velik vstajniški tabor. Mesto je priredilo ljudsko veselico, od veselja ob uresničitvi več desetletne želje; po starodavnem običaju so proslavljali.«<sup>13</sup>, itd. Z nadaljevanjem poti vlaka »je tudi pri mostu čez Muro vzklikala velika množica ljudi. Lep železniški most, okrašen z zastavami, je bil osvetljen s svetlobo grškega ognja. Na medžimurskem bregu reke se je vlak ustavil; minister je sestopil in si ogledal most, ki je plaval v svetlobi. Medtem ko je vlak peljal skozi Medžimurje, je bilo temno, vseeno pa se je večkrat pojavil zanimiv prizor. Ob progi so goreli kresovi, poleg pa so prebivalci bližnjih vasi vzklikali in streljali s topovi.«<sup>14</sup>

11 Alsó-Lendvai Híradó 13. april 1890, (let. 2), št. 15. 1.

12 Alsó-Lendvai Híradó 26. oktober 1890, (let. 2), št. 43. Priloga.

13 Muraköz 26. oktober 1890, (let. 7), št. 43. 1.

14 Muraköz, 26. oktober 1890, (let. 7), št. 43. 1.



Ljudje so torej z zanimanjem pričakovali vlak, najverjetneje večina izmed njih take »pošasti, ki bruha dim«, še ni videla. Ministra so sicer pri železniškem mostu zanimali novi stebri iz železobetona. Le-ti so prenesli težo vlaka, poplavljanje Mure, njen močan tok, vrtnčenje, mine leta 1941 umikajoče se srbske vojske pa več ne.



**Na hrbtni strani fotografije: 1941.**

Vir: lastna zbirka, 2013, Dolga vas

Razumljivo je navdušenje prebivalstva nad novim dosežkom, saj so v železnici videli obljubo napredka, prav tako kot vsi ostali do takrat zaprti kraji: »Kraj na divjem podeželju, ki ga imenujejo Göcsej, na današnji dan doživlja dan svojega ponovnega rojstva. Povezan bo z ostalimi železniškimi progami v naši županiji ter tako z ostalim svetom. Dosegljiv bo ciljem kmetovanja, trgovine, industrije ter kulture in tako bodo lahko kraji ob progi, ki stagnirajo, postali cvetoči, veliki, bogati. Naj le-ti razumejo opozorilno besedo časa in znajo železnico obrniti v svoj prid!«<sup>15</sup>

Vsi pa se niso veselili napredka. Z datumom decembra 1888 ter z navedbo imena predsednika Pála Hunfalvyja ter zapisnikarja Antala Hermanna so na več mestih objavili članek z naslovom »Poziv. V zvezi z ustanovitvijo madžarske etnografske družbe«, priganjajoč nujno etnografsko organizacijo. Poziv je februarja leta 1889 objavil tudi Alsó-Lendvai Híradó. V tem takoj na začetku, v drugem odstavku, avtorji ugotovijo, da ljudska kultura iz dneva v dan blede, propada, izginjajo pravljice, ki se prenašajo preko

<sup>15</sup> Muraköz, 19. oktober 1890, (let. 7), št. 42. 1.

ustnega izročila, vraževerje, pesmi, šege ter orodja, zakladi ljudskega izročila itd., ter dodajo: »Vsaka nova železniška proga je udarec za ljudsko kulturo. In vse tisto, kar je sicer dobrodošlo glede na nujen napredek naroda, je ravno zaradi svojega preobrazbenega vpliva uničujoče na področju ljudskega življenja: promet, industrija, šola, knjiga, časopis itd. ter tudi mešanje vrst.«<sup>16</sup>

Celo Bálint Bellosics, nekdanji Lendavčan, leta 1913 v svojem zapisu o raziskovanju Šokcev iz županije Bács-Bodrog govori o tem, da je na delih, ki so omreženi z železniškimi linijami, moderno življenje povzročilo manjše opustošenje. Tudi Šokci so opustili govedorejo, ribolov in lov ter presedlali na kmetijstvo.<sup>17</sup> Pa je Bellosics tisti, ki je leta 1914 bil začetnik prvih kmečkih licejev, ljudskih kolegijev in tudi sam predaval o modernem kmetovanju z namenom zagotovitve večjega pridelka. Od takrat takšen pristop v etnografskih vrstah seveda še zdaleč ne drži, vendar so takrat nekateri etnologi vlogo železnice doživljali tako.

Zgodovina lendavske železnice še vedno nudi veliko za raziskovanje, naj bo to z etnografskega ali kakšnega drugega vidika. V 130 letih je namreč mimo mesta nešteto krat odpeljal vlak. Na mesto ter njegovo okolico so bistveno vplivali ne samo njegov prihod, ampak tudi delni premor železniškega prometa, njegov ponovni zagon in prenehanje vožnje.



Vir: lastna zbirka, 2013, Dolga vas

<sup>16</sup> Alsó-Lendvai Híradó, 10. februar 1889, (let. 1), št. 5. 1.

<sup>17</sup> Bellosics 1913.

---

## Literatura

- Bálint BELLOSICS, 1913: Adatok a bácsbodrogmegyei sokáczok tárgyi néprajzához. Néprajzi Értesítő, let. XIV. 297–300.
- Antal FILEP, 1982: Geselski članek takaréktűzhely. V: Gyula ORTUTAY (gl. ur.): Magyar Néprajzi Lexikon, 5. zvezek. Akadémiai Kiadó: Budapest. 156–157
- Albert HALÁSZ, 1994: Falucsúfolók a Muravidékről. Szövegelemzés. Néprajzi látóhatár, let. 3, št. 3–4, 178–187.
- Klára K. CSILLÉRI, 1987: Geselski članek szekrény. V: Gyula ORTUTAY (gl. ur.): Magyar Néprajzi Lexikon, 4. zvezek. Akadémiai Kiadó: Budapest. 624–625.
- ZAICZ Gábor (gl. ur.), 2006: Geselska članka sifon in sparhelt. Etimológiai szótár. Magyar szavak és toldalékok eredete. Tinta Könyvkiadó: Budapest.
- Mária KEPÉNÉ BIHAR, Zoltán LENDVAI KEPE, 2015: Az alsólendvai vasút 125 éve. Lindua, let. 9, št. 17. 12.

Ostali viri s populnimi podatki so v opombah in napisih pod fotografijami.



---

## A kötet szerzői Avtorji prispevkov

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







KK Lendava - Lendvai KK

0,00 €