HORVÁTH CSABA SÁNDOR

A VASÚT KÉT TÖMB KÖZÖTTI ÖSSZEKÖTŐ SZEREPE A HIDEGHÁBORÚ ALATT MAGYARORSZÁGON

1. rész

BEVEZETÉS

A 2. világháború után a két nagyhatalom közötti érdekelhatárolódás a vasfüggönnyel elválasztott két világrend létrejöttét eredményezte. Magyarország geopolitikailag fontosnak számított Szovjetunió számára, hiszen nyugati katonai előterének minősült, így végül az 1956. évi forradalom szovjet leverésével nyilvánvalóvá vált, hogy keleti blokkon belül marad. Az 1949-től fizikailag is megjelenő, két világrendet elválasztó vasfüggöny az Ausztria felé futó magyar vasútvonalakat elméletileg teljesen elzárta a Nyugattól. Gyakorlatban azonban ez nem így volt. A Magyar Államvasutak (MÁV) Budapest–Győr–Hegyeshalom(–Bécs) viszonylata fő vasúti ütőérnek minősült. A Szombathely–Szentgotthárd–(Graz) vasútvonalon is – gyakorlatilag – zavartalanul folyt, de kisebb volumennel a közlekedés. Nem beszélve az 1875-ben alapított és Trianon után osztrák és magyar közös tulajdonú Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút (GYSEV) fővonalán és a kezelésében lévő – bár személyforgalmat határátmenetben ekkor már tulajdonképpen nem bonyolító – Fertővidéki HÉV-en, ami még nagyobb kuriózumnak számított. A Monarchia kori magánvasút és a kezelésében lévő vicinális így nem szűnt meg, sőt, a maga egyediségében működött tovább nemcsak a két országon, hanem a két világrendszeren, Keleten és Nyugaton keresztül is. Tanulmányom célja annak bemutatása, hogy a vasfüggöny nem zárta el a két tábort hermetikusan egymástól, hanem voltak – a migráció és a csempészet számára – rések rajta, amelyek közül a legnyilvánvalóbbnak a vasút számított. Vizsgálatom leginkább e három fővonalra koncentrál, mivel ezeken folyt leginkább a nagy volumenű határátmeneti nemzetközi forgalom. A GYSEV által üzemeltett Fertővidéki HÉV pedig igazi rést jelentett a vasfüggönyön. Így kisebb határon átnyúló és ideig-óráig működő, leépülő mellékvonalakra, illetve az átmenő forgalomban egyre kisebb szereppel bíró Sopron–Wiener Neustadt-i vaspályára csak szükségszerűen térek ki.

A VIZSGÁLT VONALAK KIÉPÜLÉSE ÉS MŰKÖDÉSE 1945-IG

Magyarországon 1846. július 15-én adták át ez első gőzvontatású vasutat Pest és Vác között.[1] Ezzel a vonallal kezdődött meg hazánkban az új közlekedési eszköz térhódítása, amely 1914-ig, az 1. világháború kitöréséig Európa egyik legsűrűbb kötöttpályás rendszerévé duzzadt. Az egyes fő- és mellékvonalak irányát korszakonként eltérő érdekek határozták meg. Az abszolutizmus időszakában leginkább az osztrák igényeknek megfelelően. Majd a politikai és gazdasági kiegyezés lehetővé tette a magyarországi kapitalizmus gyorsabb fejlődését, ami a vasútügynek is kedvezett. Ezt követően egyértelműen a Széchenyi István által megálmodott Pest–Buda centrikus rendszer kezdett kiépülni az országban, amelyben négy fővonalhoz sok transzverzális pálya illeszkedett. Az abszolutizmus Bécs-központú hálózatfejlesztésesével szemben ez a magyar fővárost kívánta a rendszer központjává tenni, pótolva az alapvető hiányosságokat.[2] Miután a fővonalak – nagyjából – kiépültek Magyarországon, az azokat vertikálisan összekötő pályák következtek. A vasútépítésnek az 1880. évi XXXI.[3] törvénycikkel a helyiérdekű vasutak kiépítése adott újabb lendültet. E törvénnyel megteremtődött a jogi alapja a helyi igényekhez igazodó hálózati fejlesztéseknek, és a következő évtizedekben sorra nyíltak a vicinálisok.[4]

A vizsgált vonalak közül a Budapest–Győr–Hegyeshalom–Bécs viszonylat első részét képező Bruck an der Leitha–Győr–Komárom–Újszőny szakasz kiépítésére az Osztrák Államvasút szerzett jogot. A 115 km-es vaspálya átadására 1856. augusztus 10-én került sor. Ez azonban még jó ideig nem kapcsolódott közvetlenül Budapesthez. Az 1884-ben üzembe helyezett kelenföld–újszőnyi vaspályán keresztül jött létre végül a Duna jobb partján húzódó közvetlen Budapest és Bécs közötti összeköttetés a MÁV kezelésében.[5] A Győr és Graz közötti vasút létrehozása már 1867-től terítéken volt. A végső vonalvezetéssel végül 6 évvel később meg is valósult. A Szombathely–Szentgotthárd–Graz vasútvonal Magyarországhoz tartozó szombathely–gyanafalvi szakasza 1872. szeptember 1-jén nyílt meg.[6] Ez a vaspálya is a Magyar Nyugati Vasút része volt, amely először a győr–szombathelyi, majd a székesfehérvár–veszprémi, aztán a veszprém–kiscelli, végül a gyanafalva–grazi szakaszokat nyitotta meg még 1871-től 1873-ig.[7] Így korán, 1873-tól lehetett már vasúton utazni nemcsak Győr és Graz, hanem Budapest és az osztrák város között közvetlenül. Az 1872-ben ki adott előmunkálati engedély után[8] az 1873-as gazdasági recesszió miatt csak 1875-ben sikerült Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút (GYSEV) néven egy részvénytársa-

1 *Majdán János:* A „vasszekér" diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig. Bp., 1987. 31. p. (Népszerű történelem)
2 *Czére Béla:* A vasút története. Bp., 1989. (továbbiakban: Czére, 1989.) 86–88. p.
3 1880. évi XXXI. törvénycikk *a helyi érdekü vasutakról*. https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=88000031.TV&targetdate=&printTitle=1880.+%C3%A9vi+XXXI.+t%C3%B6rv%C3%A9nycikk&referer=1000ev (Megtekintve: 2020. április 20.)
4 *Horváth Csaba Sándor:* Sopron környékén zakatoló vicinálisok a kezdetektől 1920-ig. Győr, 2018. 48–56. p.
5 A budapest–újszőnyi vasút megnyitása. = Vasúti és Közlekedési Közlöny (továbbiakban: VéKK), 1884. júl. 13. 688. p.
6 *Weinhoffer László:* Körmend közlekedésének története. = Vasi Szemle (továbbiakban: VSZ), 1979. 3. sz. (továbbiakban: Weinhoffer, 1979.) 438. p.
7 *Kövér István:* A Magyar Nyugati Mozdonyvasút. In: Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen. Főszerk. Kövér István. Vasútvonal történetek. 2. köt. Szombathely, 1995. 62–112. p.
8 1872. évi XXVII. törvény a Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az ország határáig vezetendő elsőrendü gőzmozdonyvasut kiépitéséről. https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=87200027.TV (Megtekintve: 2020. április 20.)

ságot alapítani.[9] 1876. január 3-án indult meg a rendes forgalom először Győr és Sopron között. A teljes viszonylat utolsó szakasza 1879. október 28-án, Ebenfurt és Sopron között is megnyílt.[10] Innentől kezdve a GYSEV 1922-ig magyar magánvállalatként működött, amely üzemeltette a kivitelezésében épített 1897. december 18-án megnyílt Fertővidéki HÉV-et (Pándorfalu–Eszterháza-Fertőszentmiklós–Kiscell).[11]

A fővonalak és a hozzájuk vertikálisan kapcsolódó, azokat összekötő helyiérdekű vasutak kiépülése 1914-re nagyjából befejeződött. Az 1. világháború előtt a közforgalmú vasúthálózat hossza 22.869 km-t tett ki, ebből 21.258 km rendes, 1611 km keskeny nyomtávolságú. Az ország vasútsűrűsége (7,1 km/100 km²) megközelítette a fejlett európai országok és megelőzte a dél- és délkelet-európai országok vasútsűrűségét.[12]

Az 1920. június 4-én aláírt trianoni békediktátum nemcsak Magyarország területének, hanem vasúthálózatának 2/3 részét is a szomszédos államoknak ítélte. Legalább ekkora veszteséget lehetett elkönyvelni a gördülőállományt tekintve is.[13] Egy esetben nemzetközi közbenjárásra sikerült Velencében megegyeznie Ausztriának és Magyarországnak egymással, amely Sopron és környékének népszavazását írta elő a hovatartozást illetően. A decemberi referendumon végül a soproni és a Sopron környéki németség többsége a Magyarország mellett való maradásra szavazott. Ausztria tiltakozása ellenére az eredeti békeszerződést módosították, amely ekkortól Sopron, a „Hűség városa", illetve az érintett nyolc falu nélkül ismerte el Nyugat-Magyarország – Sopron, Vas és Moson vármegyék területéből – Ausztriához való csatolását.[14] Ausztria addig nem létező új tartománya Burgenland néven, 1922. január 1-jén jött létre a volt magyar területekből. A trianoni határ sok esetben régi járás- vagy településhatárokat követett, mégis ritkán fordultak elő természetes határvonalak.[15] A határmegállapító bizottságok ezt követően a konkrét határvonalakat kijelölték, kitűzték és térképezték. A magyar delegáció próbálta azt elérni, hogy mindenütt tiszteletben tartsák a községek közigazgatási határait, és megvédjék a birtokok egységét az esetleges szétdarabolással szemben. Habár történtek Magyarország javára határmódosítások, illetve területcserék, a határvonal komplex gazdasági területeket vágott ketté Vas, Moson és Sopron történelmi vármegyékben, amelyeknek idő kellett a reorganizálásához.[16] Az „ezeréves" határ megváltozásával Ausztria és Magyarország között ezt követően nem alakult ki feszültség. Mindkét fél törekedett a megegyezéses politikára a két világháború között. Ráadásul az új osztrák tartomány felé irányuló magyar revíziós aktivitás meg sem közelítette a többi elszakított terület iránt megnyilvánuló érdeklődést.[17]

9 *Hahnenkamp, Hans:* Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgmonarchie. Großpetersdorf, 1994. 46–47. p.

10 *Szeniczey Rezső:* 80 éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. = Közlekedési Közlöny, 1956. 12. sz. 122. p.

11 *Gürtlich, Gerhard H. – Székely Csaba:* Zugkraft im Nordburgenland. Die Neusiedler Seebahn. Wien, 2015. (továbbiakban: Gürtlich – Székely, 2015.) 36. p.; A fertővidéki vasut megnyitása. = Soproni Újság, 1897. dec. 19. 3. p.

12 Czére, 1989. 104. p.

13 *Eperjesi László:* Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1938 között. In: A Közlekedési Múzeum évkönyve. 9., 1988–1992. Főszerk. Katona András, szerk. Hüttl Pál. Bp., 1994. 159–160. p.

14 *Tóth Imre:* A nyugat-magyarországi kérdés, 1922–1939. Diplomácia és helyi politika a két háború között. Sopron, 2006. 37–48. p. (Dissertationes Soproniensis; 2.)

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

16 *Suba János:* Adalékok a trianoni határ megállapításához Vas vármegyében. = VSZ, 2000. 3. sz. 302–309. p.

17 *Jankó Ferenc – Tóth Imre:* Változó erővonalak Nyugat-Pannóniában. Történelmi és földrajzi esszé. Szombathely–Sopron, 2008. (továbbiakban: Jankó – Tóth, 2008.) 107–125. p.

A történelmi Magyarország határának eltolása e régióban is sok vasútvonalat kettészelt. A MÁV kezelésében lévő Budapest–Győr–Hegyeshalom–Bruck an der Leitha részt Hegyeshalom (trakciós határ) és Nickelsdorf (Miklóshalma) között vágta ketté az új határ, míg a Szombathely–Szentgotthárd–Graz vonal esetében is keletebbre került a határ Szentgotthárd és Mogersdorf (Nagyfalva) közé. Sőt, a Szentgotthárd és az országhatár közötti vasúti részt is Ausztriának juttatták, a város közös vám- és trakciós határ lett.[18] A vizsgálat tárgyát nem képező, de részben, vagy teljesen Ausztriához került vicinálisokhoz tartozott a Sopron–Kőszegi, Sopron–Pozsonyi, Körmend–Németújvári, Szombathely–Pinkafői, Felsőőr–Tarcsa–Felsőlövői és Felsőlászló–Sárvár–Zalabéri HÉV, mellettük a Sopron–Wiener Neustadt-i vonal volt még hasonló helyzetben.[19] A GYSEV magyarországi hálózatát Sopronnál (Baumgarten [Sopronkertes] lett az osztrák határtelepülés) vágta el az új határ,[20] a Fertővidéki HÉV-ét Mekszikópuszta és Pamhagen (Pomogy) között. A forgalom egyik vonalon sem állt le, csak útlevélvizsgálatot vezettek be az új határokon. 1921-ben előfordultak kisebb fennakadások, mivel mindkét vonal osztrák részén a BBÖ (Bundesbahnen Österreich) vette át a forgalom lebonyolítását, míg a magyar felkelőcsapatok támadásai miatt el nem hagyták a területet. A két utóbbi vonalon pályafenntartási feladatot a GYSEV, az állomási szolgálatot viszont az BBÖ látta el 1923-ig. A két vasúttársaság között azonban 1921 decemberétől folyamatosan folyt az egyezkedés, mert az osztrák fél nem rendelkezett kellő számú könnyű mozdonnyal a vicinális vonalak forgalmának ellátására, amelyet aztán a GYSEV biztosított számára. Ráadásul a soproni népszavazás is bonyolította a helyzetet, mivel – az osztrák vonal forgalmi szempontjából nélkülözhetetlen[21] – Sopron eredetileg

18 Weinhoffer, 1997. 451. p.

19 Sopron–Kőszegi HÉV: 1908-ban adták át a forgalomnak. Trianon után a vonal legnagyobb része (Deutschkreutz–Rattersdorf-Leibingig) Ausztriához került. 1930-ig a GYSEV kezelte, majd a BBÖ. Mivel a két végpontja Magyarországon maradt, sokáig korridorvonatok jártak a két település között. A 2. világháború után ez a forgalom egyre nagyobb gondot okozott az ellenőrzések miatt. 1951-ben megszűnt a Rattersdorf–Leibing határállomás, majd a síneket Oberloisdorf és Kőszeg között teljesen felszedték 1969-re. A Sopron és Deutschkreutz viszonylata maradt meg igazán határátmeneti forgalomban a hidegháború alatt, az is peage-forgalomként. Sopron–Pozsonyi HÉV: 1897-ben adták át a forgalomnak. A vonal 1921-ben gyakorlatilag Ausztriához került teljes egészében, és az akkori BBÖ vette kezelésbe, majd tulajdonba. Körmend–Németújvári HÉV: 1899-ben adták át a forgalomnak. 1921 után a vonalból 10 km Ausztriához került. A forgalmat a MÁV bonyolította le 1930-ig a BBÖ terhére. A 2. világháború után a MÁV 1959-ig fenntartotta a forgalmat Körmend és Pinkamindszent között, ezt követően a pályát felszedték. Osztrák oldalon erre 1961-ben került sor. Szombathely–Pinkafői HÉV: 1888-ban adták át a forgalomnak. 1921-ben a vonalnak a Búcsút követő nagyobb része Ausztriához került. A forgalom kis időt követően ekkor még újraindult. A vasfüggöny leereszkedésével az átmenőforgalom azonban megszűnt. 1953-ben Rechnitz és az országhatár között az osztrák fél a vonalat bezáratta. A MÁV Szombathely és Búcsú között 1960-ben tett így. Felsőőr–Tarcsa–Felsőlövői HÉV: 1903-ban adták át a forgalomnak. Trianon után Ausztriához került, majd lassan megszűnt rajta a forgalom is. Felsőlászló–Sárvár–Zalabéri HÉV: 1913-ban adták át a forgalomnak. Trianon után az Oberloisdorf és Lutzmannsburg közötti rész Ausztriához került, ahol a forgalmat 1931-ig a GYSEV bonyolította le. A magyar oldalon a forgalom Répcevisnél végződött. Az osztrák oldalon 1955-ig volt áruforgalom, majd a vágányokat felszedték. MÁV a Répcevis–Zalabér szakaszon két részletben 1975-re a forgalmat megszüntette. *Kubinszky Mihály – Nagy Tamás – Turóczy László:* Ez a vonat elment. Bp., 2009. 80–81.,83–85., 91–92., 97–100., 101–102. p.; Sopron–Wiener Neustadt vonal: már nagyon korán, 1847-ben átadták a forgalomnak. 1921 után a Loipersbach és Wiener Neustadt közötti része Ausztriához került, de hamar megindult a határátmeneti közlekedés. A Déli Vasút osztrák üzletága, majd 1924-től a BBÖ látta el az egész vonalon forgalmat. 1945 után folyamatosan csökkent az átmenő utas- és teherforgalom, egyúttal a vonal relevanciája is. *Lovas Gyula:* A Bécsújhely–Sopron vasútvonal 150 esztendeje. = Soproni Szemle (továbbiakban: SSZ), 1997. 4. sz. (továbbiakban: Lovas, 1997.) 306–334. p.

20 *Majdán János:* A vasút szerepe a határok kialakulásában. = Rubicon, 2001. 8–9. sz. 66. p.

21 *Sallai János:* A magyar–osztrák határ történetéről a XVIII. századtól napjainkig. Az osztrák–magyar határ története. = SSZ, 1996. 4. sz. 11. p.

Ausztriához került volna. Ezt követően Sopronon keresztül osztrák korridorvonatok közlekedtek, amelyek osztrák személyzettel használhatták a soproni állomást. Emellett bevezették a Sopronon keresztül lebonyolítandó osztrák személy- és áruforgalmat illetően a vám- és útlevélmentességet is.[22] A Fertővidéki HÉV osztrák vonalán közlekedő – az államhatáron a magyar vasutasok által átvett – szerelvények Eszterháza állomásig jöttek.[23] Az 1923-ban kelt osztrák–magyar államszerződés végül az 1921-es[24] és 1922-es bilaterális megállapodásokat helybenhagyta, rendezte a vállalat jogi és forgalmi kérdéseit, továbbá Ausztria – kisebb módosításokkal – a GYSEV és a Fertővidéki HÉV 1872-ben kelt magyar koncesszióit magára is érvényessé nyilvánította.[25] A Fertővidéki HÉV teljes vonalának kezelését 1923. augusztus 1-jétől visszakapta a GYSEV, mivel a vicinális csak úgynevezett „infrastruktúravasút"-nak minősült, személyzet és vasúti eszköz nélkül.[26] Az engedély kimondta, hogy a vontatási és vonatkíséreti szolgálatot a magyar vonal személyzete látja el az osztrák részen is. Az erre kijelölt embereknek ismerniük kellett a német nyelvet, az osztrák utasításokat és a szolgálatuk alatt osztrák egyenruhát viseltek. Ezáltal a GYSEV – Eisenstadtban üzemfőnökséggel, Sopronban vasútigazgatósággal – mint magánvasút volt az egyetlen vállalat, amely alig szenvedte meg a Monarchia felbomlását. Ez azért történhetett, mert egyik állam szervezetéhez sem tartozott, tulajdonosai osztrák, belga, német tőkések és pénzintézetek voltak, akiknek az állt érdekükben, hogy a vasút együtt maradjon.[27] Az eltolt államhatár megváltoztatta a korábbi kapcsolatok működését a régióban. A közlekedési útvonalakon keresztül megmaradt az összeköttetés a területek között, így a térségi kapcsolatok is megmaradhattak.[28] A Nyugat felé vezető legfontosabb vasútvonalunk a Budapest–Érsekújvár–Pozsony–Bécs viszonylat tulajdonképpeni elvesztése után a Budapest–Győr–Hegyeshalom lett. Ezt a növekvő kihasználtság miatt végig kétvágányúsítani kellett. A Budapesttől Győrig tartó szakasz már 1907-ig megépült,[29] de onnan Hegyeshalmon át az országhatárig végül csak 1926-ban adtak át.[30] A vonal relevanciáját kiválóan mutatta, hogy Magyarországon az elsők között kezdték el villamosítását. Először 1932-ben a Budapest–Komárom szakasszal, majd 1934-re már Hegyeshalomig is elkészült.[31]

A határ 1938-ig nyitottnak volt mondható, ugyanakkor mindkét térségben eltérő irányú fejlődés indult el. Az üzemi feladatok közös ellátását tehát sikeresen tudta megoldani a két ország területén működő vasúttársaság. Ebben Ausztriának a Német Birodalomhoz való 1938. évi csatolása, az anschluss sem hozott nagy változást. A DRB (Deutsche Reichsbahn) átvett minden feladatot a BBÖ-től. Bár a DRB és a GYSEV üzletvitelében papíron nem kö-

22 *Zwickl, Ludwig:* GySEV die Raaberbahn. Brücke zwischen Ost und West. Betriebsgeschichte der österreichischen Linien. Wien, 2011. 72–78. p.
23 *Lovas Gyula:* A fertővidéki HÉV, 1897–1997. = SSZ, 1998. 1. sz. (továbbiakban: Lovas, 1998.) 33–34. p.
24 *Locsmándi Szabolcs:* A határon átnyúló vaspálya. A GYSEV fejlődése és szerepe a határ menti kapcsolatokban Eisenstadt (Kismarton) – Sopron térségben. = Tér és Társadalom (továbbiakban: TT), 2009. 2. sz. 141. p.
25 Gürtlich – Székely, 2015. 71. p.; Locsmándi, 2009. 141. p.
26 Dr. Józan Tiborral, a GYSEV 2007-ben nyugalmazott vezérigazgató-helyettesével Sopronban, 2017. december 15-én készített interjú alapján. A szerző birtokában. (továbbiakban: Józan, 2017.)
27 *Lovas Gyula:* Kilencven éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút első koncessziója. = Közlekedési Közlöny, 1969. 25. sz. 840. p.
28 Locsmándi, 2009. 143. p.
29 A kelenföld–győri második vágány. = VéKK, 1907. máj. 30. 483. p.
30 *Tisza István:* A magyarországi vasúthálózat állapota és változásai 1915–1944 között. In: Magyar vasúttörténet. Főszerk. Kovács László. 5. köt., 1915-től 1944-ig. Bp., 1997. 65. p.
31 *Majdán János:* A közlekedés története Magyarországon, 1700–2000. Pécs, 2014. (továbbiakban: Majdán, 2014.) 121. p.

vetkezett be változás, az osztrák és a magyar vasutasok addigi jó viszonya megromlott.[32] Mivel a MÁV és a GYSEV vonalai a 2. világháború alatt is fontos logisztikai, stratégiai szerepet kaptak a hadiforgalom miatt 1944-től kezdve a szövetségesek folyamatosan bombázták ezeket a vasutakat is, így óriási károkat szenvedtek.[33]

A VASFÜGGÖNY LEERESZKEDÉSE

A következő években egyre feszültebbé váltak a kapcsolatok a győztes hatalmak között. Mindkét fél meghirdette a saját hidegháborús doktrínáját: amerikai részről ez a Truman-elv és a Marshall-terv, míg a szovjeteknél a Zsdanov–Sztálin-féle „két tábor" teória. Ráadásul a háborút sem zárta le a győztes hatalmak egyetértésével hozott általános békerendezés. 1947-ben, Párizsban ugyanis a legfontosabb kérdésben nem sikerült megegyezni: a németkérdésben, így továbbra is érdekellentét állt fent a két, eltérő világnézetet képviselő rendszer között. Ez vezetett el Európa kettészakadásához. Sztálin úgy vélte, hogy az európai újjáépítéshez szükséges, az USA vezette multilaterális együttműködés és a kelet-közép-európai térség feletti szovjet kontroll összeegyeztethetetlen. Európának ez a fele elutasította a Marshall-segélyt is, így pár hónap alatt a sztálini birodalomépítés jegyében Európa nyugati felétől – és ezen keresztül az USA-tól – mesterségesen leválasztott, vasfüggönnyel izolált, homogén „szovjet blokká" változott. Elkezdődött a „rubelblokk" gazdasági kiépítése, amelynek a legfőbb eleme a KGST (Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa) lett. Magyarországnak mint a Szovjetunió fontos nyugati előterének helyzete is eldőlt ezzel. A szovjetizálás jegyében sztálini típusú proletárdiktatúrát teremtettek az országban, melynek nyugati határán megkezdődött a vasfüggöny kiépítése, ezzel együtt a két, gazdaságilag, ideológiailag, katonailag és politikailag is különböző világrend fizikai elhatárolása is.[34] Az Európát kettészelő vasfüggöny része lett Magyarország nyugati és déli (1956-ig) határszakasza is. Hossza az Ausztriával közös határon 356 km.[35] A vasfüggönyt a mindennapokban a Nyugat-Európát a keleti tömbtől elválasztó határvonal őrzésének módjával és a határon található műszaki berendezésekkel azonosították. Eleinte katonai hadszíntér mintájára kialakított drótakadályból, aknamezőből, nyomsávból és az ország belső területein létesített ellenőrzési övezetekből állt.[36]

A 2. világháború az elsőhöz képest mérhetetlenül nagy károkat okozott a magyar vasúthálózatnak. Mivel a frontok elérték az ország területét és a vasút stratégiai–logisztikai szállítási eszköznek bizonyult, az ellenséges repülőgépek kiemelt célpontjaivá is vált, de a szárazföldi – visszavonuló német – csapatok sem kímélték. A pályákat számtalan helyen érte támadás, ugyanakkor viszonylag hamar sikerült a helyreállításuk. A Dunántúl nyugati felén működő vasútállomásokra számtalan mennyiségű bomba esett, így a vizsgálat szem-

32 *Majdán – Varga Gábor:* GYSEV. A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. = Rubicon, 2014. 8. sz. (továbbiakban: Majdán – Varga, 2014.) 85. p.
33 Zwickl, 2011. 122–131. p.
34 *Fischer Ferenc:* A megosztott világ. A Kelet–Nyugat, Észak–Dél nemzetközi kapcsolatok fő vonásai, 1945–1989. Bp., 1992. 113–127. p.
35 *Hardi Tamás:* A határ és az ember – az osztrák–magyar határ mentén élők képe a határról és a „másik oldalról". In: Elválaszt és összeköt – a határ. Társadalmi-gazdasági változások az osztrák–magyar határ menti térségben. Szerk. Nárai Márta, Rechnitzer János. Pécs–Győr, 1999. (továbbiakban: Hardi, 1999.) 159. p.
36 *Zsiga Tibor:* A „vasfüggöny" és kora. Der Eiserne Vorhang und seine Zeit. Bp., 1999. (továbbiakban: Zsiga, 1999.) 9–10. p.

pontjából érdekes Sopron, Szombathely, Hegyeshalom és Győr is hatalmas károkat szenvedett. A szovjet Vörös Hadsereg alakulatai a Bécs felé történő előrenyomulásuk után 2–3 héttel átadták a vasúti forgalom irányítását a MÁV dolgozóinak. A nyár folyamán már minden vonal magyar vezetés alá került. Egyelőre azonban előnyt élveztek a katonai szerelvények. A hadsereg műszaki alakulatai, a vasutasság a polgári lakossággal karöltve mindent megtette azért, hogy mielőbb helyreállítsa a vasúti infrastruktúrát. A járműparkból 127 gőzmozdony maradt működőképes, míg a személykocsikból 285, a teherkocsikból pedig mindössze 5000. A személyzet egy része Nyugat-Európába menekült, a mozdonyok szétszóródtak a kontinensen.[37]

A vizsgáltom tárgyát képező négy vasútvonal óriási károkat szenvedett ennek következtében. A MÁV kezelésében lévő Budapest–Győr–Hegyeshalom–(Bécs) a Trianon után az ország egyik legfontosabb tranzitútvonalává kezdett válni nyugati irányba. Logisztikai jelentőségét a 2. világháború alatt az ellenséges hatalmak is érzékelték, így komoly támadások érték. Ennek a felújítása innentől már nemcsak magyar, hanem szovjet érdek is volt, így a Vörös Hadsereg katonái is kivették belőle a részüket. A legsúlyosabb károkat a Hegyeshalom és Komárom között rész szenvedte. Itt a kb. 100 km hosszúságú pályatestet, állomásokat, az abdai Rábca- és a győri Rába-hidat, a sínpárokat és a váltokat – összesen közel 120-at – kellett rendbe hozni nyár végére. Emellett Hegyeshalomtól az országhatárig és azon túl is újra kellett építeni a vágányzatot, ugyanis a visszavonuló német haderők ezt is teljesen felszaggatták. Ez szükségeltetett az osztrákokkal újraindítandó nemzetközi forgalom miatt. A munkálatok gyors elvégzése után 1945. augusztus 24-én már Bécs és Budapest között közlekedhettek – elviekben – a vonatok.[38] E vonal egyik legnagyobb állomásásnak Győr minősült, amit szinte porig bombáztak. Ekkor még senkisem gondolta, hogy 1945. április 7-én már romeltakarítást végző szerelvény indul a pályaudvarról. Augusztus közepére pedig már minden irányból, így Hegyeshalomból és Sopronból is fogadott szerelvényeket. Ez a gyors forgalomfelvétel és romeltakarítás annak is az eredménye, hogy a Magyar Kommunista Párt „Arccal a vasút felé" jelszóval egy programot indított el. E szerint a vasutasoknak a napi munkaidőn túl kellett az ilyen jellegű munkájukat elvégezniük, így minden munkásra 30–40 mázsa rom eltakarítása jutott. A vasút így korábban „támadt fel poraiból", mint ahogy sokan jósolták volna. Győr így ismét az észak-dunántúli térség vasúti csomópontjaként funkcionálhatott már. Erre az időszakra ez naponta 2000–3000 utast és 100–120 mázsa áruforgalmat, azaz napi szinten 40–45 szerelvényt jelentett. A helyrehozott fűtőházában ekkorra már 17 mozdonyt, 13 személy- és számos teherkocsit javítottak fel.[39] A sínek helyreállítása után Ausztriából főként magyar sebesülteket, betegeket és foglyokat szállító kórházvonatok jelentették a nemzetközi forgalmat a korszak elején.[40] 1945 decemberére egy újabb mérföldkőhöz érkezett a térség vasúti közlekedése. A GYSEV vonalát bekötötték a győr–hegyeshalmi pályába, ezzel a Sopronból érkező szerelvények már a MÁV állomására futhattak be, nem mellesleg a város közvetlenül Budapesttel is kapcsolatba került. A vasúttársaság ennek függvényében Sopron és Budapest között közvetlen sínautóbuszt állított forgalomba. A két város között pedig az egy helyett kettőre emelték a

37 Majdán, 2014. 147–148. p.
38 Vasúti összeköttetés Béccsel. = Kossuth Népe (továbbiakban: KN), 1945. aug. 24. 4. p.
39 Háromezer utas, napi százezer pengő bevétel a győri vasútállomáson. = Dunántúli Szabad Nép (továbbiakban: DSZN), 1945. aug. 9. 1. p.
40 Jönnek vissza a magyarok. = Néplap, 1945. okt. 9. 3. p.

személyvonatpárt.[41] A pillanatnyi fellendülést azonban korlátozta az ország erőforrásainak őszre való kimerülése.[42] A vizsgált vasútvonalak mindegyikét elérte a szénhiány, ami miatt több járat, főleg a polgári személyszállítást végzők maradtak ki időlegesen.[43]

A – szétbombázott és a szövetségesek segítségével lassan újjáépülő[44] – Bécs és Budapest között ekkorra már menetrendszerinti nemzetközi gyorsvonat közlekedett.[45] A nemzetközi szállítási lehetőségek növekedése szükségszerűvé tette a lebombázott hegyeshalmi rendezőpályaudvar újjáépítését is.[46] A forgalom fokozása érdekében ekkor döntés született a Kelenföld és Almásfüzitő közötti második sínpár villamosításáról is,[47] amik 1949-re el is készültek.[48] Ez része volt a logisztikailag kiemelten fontos vasútvonalak kapacitását és teljesítőképességét növelő korszerűsítési munkálatoknak.[49] 1947-ben a vonalak ilyen jellegű korszerűsítése Ausztriában is megfogalmazódott, ahol a Bécs és a határ közötti 72 km-es szakasz villamosítását ekkor 1950 és 1953 között tervezték.[50] Ez azért is vált egyre sürgetőbbé, mert 1947. február 1-jétől Ausztria és Bulgária, Ausztria és Jugoszlávia között a megállapodások értelmében közvetlen vasúti árufuvarozás indult meg, mely fő iránya a Budapest–Hegyeshalom–Bécs tranzitvonal volt.[51] Hamarosan ez tovább bővült még pl. a Magyarország–Belgium, Svájc–Románia viszonylattal.[52] Látható tehát, hogy a korábbi Budapest–Érsekújvár–Pozsony–Bécs szállítási útvonalról Trianon után, és ebben az időszakban is egyre inkább Hegyeshalom felé terelődött a forgalom. Az 1931-től már a Párizstól Zürichen és Bécsen át egészen Budapestig közlekedő Arlberg Expressz,[53] az Árpád sínautóbusz[54] és még öt gyorsvonatpár robogott ekkor a két főváros között.[55] 1948-tól naponta érkeztek az Orient Expressz nevet viselő vonatok is Hegyeshalmon keresztül Budapestre, heti háromszor innen Bukarestbe.[56] Az e vonalon vasúttal érkező külföldi turisták száma ebben az időben folyamatosan nőtt Magyarországon. Aki rendelkezett a határátlépéshez szükséges útlevéllel, beléphetett az országba. Bécs felé leginkább a kiutazó turisták, diplomaták és a rokonlátogatásra igyekvők vonatoztak Magyarországról.[57]

A Szombathely–Szentgotthárd–(Graz) MÁV-os vonal jelentősége elenyészett a másik két vizsgált vaspályához képest. A forgalom a helyreállítási munkálatok után itt is – először belföldi viszonylatban –, de jóval kisebb volumennel megindult. Ausztria irányába útlevéllel

41 Pénteken indul az első sinautó Sopron és Budapest között. = DSZN, 1945. nov. 29. 3. p.
42 Pénteken megszünik a vasuti közlekedés. = Szegedi Népszava, 1945. okt. 24. 3. p.
43 Szénhiány miatt tegnap leálltak a munkásvonatok is. = DSZN, 1945. dec. 5. 1. p.
44 Bécsi Mozaik. = Új Ember, 1946. máj. 5. 4. p.
45 Gyors- és fürdővonatok. = Demokrácia, 1946. jún. 30. 4. p.
46 Mi ujsag a vidéken? = Kecskeméti Lapok, 1946. máj. 16. 2. p.
47 Rövidesen megindul a magyar légiforgalom. = Szabadság, 1946. júl. 3. 2. p.
48 *Varga László:* A magyar vasutak száz éve. = Magyar Technika, 1948. 4. sz. 41. p.; A Budapest–Hegyeshalom. = Szabadság, 1947. jan. 16. 4. p.
49 *Erdősi Ferenc:* Területi és gazdasági érdekek a szocialista közlekedéshálózat kialakításában. = TT, 1987. 3. sz. 46. p.
50 Vasutak. = Elektrotechnika, 1947. júl. 1. 137. p.
51 Közvetlen vasúti áruforgalom. = Közgazdaság, 1947. márc. 2. 13. p.
52 Közvetlen vasúti áruforgalom Magyarország és Belgium között. = Közgazdaság, 1947. márc. 30. 13. p.
53 Fontos változások a nyári menetrendben. = Újság, 1931. ápr. 15. 8. p.
54 Szakasits Árpád felavatta az ezüstvonatot. = Világosság, 1946. máj. 3. 3. p.
55 *Sebestyén Andor:* A budapesti összekötő vasúti híd jelentősége. = Magyar Közlekedés, 1946. dec. 1. 6. p.
56 *Lovas Gyula – Tóth Sándor:* Az Orient Expressz. Bp., 1991. (továbbiakban: Lovas – Tóth, 1991.) 229–230. p.
57 Hegyeshalom: Nincs: vasfüggöny. Van: előzékenység. = Szabad Nép (továbbiakban: SZN), 1948. júl. 7. 2. p.

itt is át lehetett lépni a határon.[58] 1947. június 9-től közlekedett csak Szentgotthárd és Graz között napi egy nemzetközi vonatpár, amely a Budapest Keleti pályaudvar és Szentgotthárd közötti személyvonathoz biztosított csatlakozást.[59] A Szentgotthárd–Graz vonal nem is feltétlenül a személy-, sokkal inkább a teherszállítmányok miatt vált később fontossá.[60]

A 2. világháború óriási pusztításai a GYSEV vonalait sem kímélték. Mivel egyedül nem tudott megbirkózni az újjáépítési feladatokkal, a magyar államhoz fordult segítségért. Így 1945. május 6-án a Fertővidéki HÉV-en, július 20-án pedig már a GYSEV vonalán is megindulhatott a menetrendszerű, de nem határátmeneti közlekedés. Egyúttal megkezdődött az először lassan, majd egyre gyorsabban fellendülő árufuvarozás is. 1946-ra a vasút nehézségei valamelyest csökkentek, és visszaállították a korábbi menetrendeket, Sopron és Ebenfurt között megindult a határátmeneti forgalom.[61] Még ugyanebben az évben a felelős magyar vasúti vezetők a GYSEV államosítását hangoztatták. A Jóvátételi Hivatal a potsdami konferencia alapján a berlini háromhatalmi egyezmény után a GYSEV német tulajdonba kerülő részvényeit – az összes részvény 39,9%-át – a Szovjetunióra ruházta át, amely ezzel ugyanazokat a jogokat gyakorolhatta a vállalattal kapcsolatban, mint amelyek a fennálló magyar jogszabályok szerint a részvényeseket megillették. 1946. május 29-én a magyar kormány a részvénycsomagot át is adta Vorosilov marsallnak, a Szövetséges Ellenőrzési Bizottság elnökének.[62] Az 1947. év katasztrofális lett. A polgári és szovjet szállítások hirtelen visszaestek, a gabona- és cukorrépatermés a szárazság miatt jelentősen csökkent, Ausztriában pedig ekkor érte el tetőpontját az infláció.[63] Az új részvényes az 1947. évi igazgatósági ülésen – a szovjetizálás jegyében – már 6 szovjet képviselőt delegált.[64] Ugyanakkor a Szovjetunió 2 év múlva a II. Moszkvai Jegyzőkönyv alapján a részvényeket átruházta a magyar államra az 1949. évi XX., A Magyar Népköztársaság Alkotmánya címmel megjelent törvény értelmében.[65] Ezzel jelentősen megnőtt az állami befolyás a vállalatnál. A nemzetközi politikai viszonyok azonban lassan elkezdtek megváltozni.

Az illetékes hatóságok 1947. november 15-től elrendelték a szigorú határzárat a nyugati szélen garázdálkodó csempészek és a tiltott határátlépések miatt. Ettől kezdve a határon és onnan számított 15 km-es határsávban a rendőrség és a határőrség járőrei minden járművet és járókelőt igazoltattak. Razziákat tartottak a tanyákon, az utakat lezárták és a környéket átfésülték.[66] Nem lehetett már csak úgy átkelni a határon vagy bármit átvinni rajta. Sopron (ahol már ekkor szesztilalom és mozgási korlátozás volt érvényben)[67] és környéke – az Ausztriába irányuló vasúti forgalom miatt is – csábította a disszidenseket vagy a(z)

58 Hol lehet a határt átlépni? = Népszava, 1946. nov. 6. 2. p.
59 Uj vonatok. = Világ, 1947. jún. 8. 2. p.
60 3327. f. sz. = Közgazdaság, 1948. máj. 30. 7. p.
61 Zwickl, 2011. 133. p.
62 Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára (továbbiakban: MNL SL) Győr-Sopron-Ebenfurt Vasút (GySEV) Soproni Igazgatóságának iratai (továbbiakban: GySEV SI) XXIV. 406. 68. doboz. Magyar Közlekedésügyi Miniszter 39.738/1946.I.1. sz.
63 *Lovas Gyula:* A GySEV története 1945 és 1972 között. In: Magyar vasúttörténet. 6., 1945–1972. Szerk. Kovács László. Bp., 2000. (továbbiakban: Lovas, 2000.) 363–365. p.
64 Majdán – Varga, 2014. 85. p.
65 1949. évi XX. tc. A Magyar Népköztársaság Alkotmánya. http://www.rev.hu/sulinet45/szerviz/dokument/1949.evi3.htm (Megtekintve: 2020. április 20.)
66 Rendőrök és határvadászok rohama a nyugati határon a csempészfront ellen. = Friss Újság (továbbiakban: FU), 1947. nov. 26. 3. p.
67 Sopronból is megkezdték a svábok kitelepítését. = Világosság, 1946. jún. 24. 6. p.

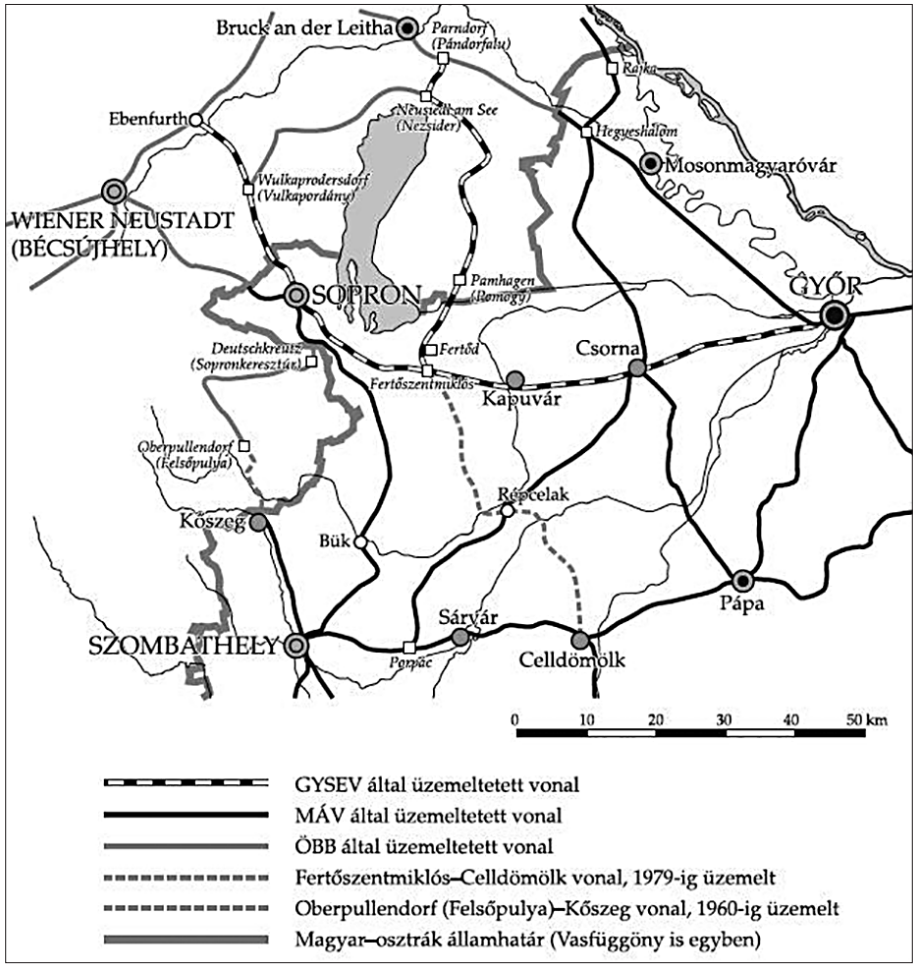
(ember)csempészeket,[68] mivel csak 3 km-re feküdt a határtól, és több lehetőség – így a Fertő tó – is kínálkozott a tiltott határátlépésre.[69] Ráadásul a város Ausztrián kívüli területen fekvő, de osztrák állomásnak is minősült.[70] Az Ausztria felé irányuló csempészforgalom másik „paradicsomának" Szentgotthárd és vidéke számított. A fokozott határzárral azonban itt is sikerült visszaszorítani az illegális migrációt,[71] de a határátmeneti vasúti forgalom nem szűnt meg. A Fertővidéki HÉV-en 1947-től engedélyezték csak a szovjet hatóságok a határátmeneti forgalmat Mekszikópuszta és Pamhagen között, addig csak külön a magyar, illetve külön az osztrák részeken közlekedtek a szerelvények.[72]

A vonatok tehát egyelőre akadálytalanul közlekedtek a vizsgált vonalakat tekintve összekapcsolva a két országot. A GYSEV azonban külön kuriózumnak minősült ekkor már, hiszen a vonalain magyar személyzet látta el a vonattovábbítási szolgálatot Ausztriában is, ezek a személyek megfelelő úti okmánnyal rendszeresen ki- és beléptek a határon. Ezzel gyakorlatilag meggátolhatatlanná vált már 1949 előtt is, hogy bizonyos csempészet ne folyjon a ki- és bejáró személyzet révén. Vasutasokon keresztül cseréltek gazdát különböző iparcikkek és élelmiszerek.[73] 1948-tól megnőtt azoknak a határt illegálisan átlépni kívánó személyeknek a száma is, akik a vasutasok vagy a vasutak segítségét vették igénybe. Mozdonyok szerkocsijában, pakuratartályában és a tehervonatokon való elbújás, vagy éppen az Ausztriába induló szerelvényekre való felugrás szerepelt leggyakrabban a kísérletek között.[74] A hatóságok – láthatóan – a szigorú határőrizettel és a Nyugat-ellenes propagandával (munkanélküliség, nyomortanyák, éhbér)[75] sem tudták megakadályozni a további illegális határátlépéseket.

1949. augusztus 20-án kikiáltották Magyarországon a népköztársaságot, amely egyúttal a teljes államosítást jelentette. Magyarország nyugati határán 1949-re épült ki a vasfüggöny, majd 1952-re az aknamező is. A határvonaltól számított 50–500 méteres terület lett az úgynevezett „határsáv", míg a 15 km-es terület a „határövezet". Ezek megközelítését szigorúan engedélyhez kötötték, amelyeket a rendőrség adott ki.[76] Emellett a katonaság és 1949-től az Államvédelmi Hatóság (ÁVH) kötelékébe lépett határőrség is védte a határt.[77] Ennek következtében a két oldal között a kapcsolattartás gyakorlatilag lehetetlenné vált, Ausztria és Magyarország viszonya elhidegült. Már 1949-ben külön kormányrendelet szabályozta a határvonalhoz közel eső területek állami használatba vételét, ezzel is csökkentve a nagy számú disszidálásokat és a csempészetet.[78] A nyugati határ védelme szigorodott, mivel egyre nagyobb volt a félelem az Ausztriából és a Nyugatról Magyarország felé irányuló kémtevé-

68 Megdöbbentő leleplezés a magyar–osztrák határon. = KN, 1947. nov. 27. 299. p.
69 Sopron: a kalandorok, szökevények, csempészek és kitoloncoltak „pihenő helye". = Kis Újság (továbbiakban: KU), 1947. dec. 19. 5. p.
70 Józan, 2017.
71 Csempészeit alkonya a nyugati határszélen. = KU, 1948. máj. 27. 5. p.
72 Lovas, 1998. 38. p.
73 Az 1971-től a GYSEV-en fékezőként, a Fertővidéki HÉV osztrák vonalán vonatvezetőként, majd 25 évig Ebenfurtban vonatfelvevőként dolgozó, nyugalmazott Nagy Gyulával, 2017. december 15-én folytatott interjú alapján. A szerző birtokában.
74 *Lovas Gyula:* A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút 25 éve, 1948–1973. Kézirat. 1973. (továbbiakban: Lovas, 1973.) 16. p.
75 Fiatalok a határon. = Népszabadság, 1956. okt. 15. 3. p.
76 Zsiga, 1999. 26. p.
77 *Gáspár László:* A második világháború utáni magyar határőrizet változásai. = Rendvédelem-történeti füzetek, 2012. 25. sz. 39. p.
78 Jankó – Tóth, 2008. 162–163. p.

kenységtől.[79] Az Államvédelmi Hatóság a határ védelme érdekében a vasutasok segítségét is igénybe vette. A vasutasság rendszeres, havonta háromszor megtartott oktatásán erre külön kitértek,[80] illetve mind az állomási, mind a vonatkísérő személyzet között alakítottak ki



Az északnyugat-magyarországi térség vasútvonalai (Horváth Csaba Sándor: Két világrendszeren átívelő vasúti vállalat, a GYSEV. = Történelmi Szemle, 2019. 1. sz. 147. p.)

olyan csoportokat, amelyek éberen figyeltek az idegenek feltűnésére vagy utazására. A szentgotthárdi határszéli vasutasoknál is külön figyelmet fordítottak erre. „*Vasutasainkat harcos kiállásra kell nevelnünk, hogy semmi nehézségtől meg nem hátráló dalgazokká váljanak. A felvilágosító munkán keresztül el kell érni, hogy a határszéli vasutas dolgozók kemény falat képezzenek az ellenség esetleges támadásával szemben…. Hazánk megvédése*

79 Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltára. Győr-Sopron Megyei Bizottság Archívuma 31. 1948–1950. (továbbiakban: MNL GYL MSZMP) 14. Jegyzőkönyv, 1949. december 2.
80 1951. évi oktatási program. MNL SL GySEV SI XXIV. 406. 66. doboz.

érdekében tovább kell fejleszteni éberségünket, politikai tudásunkat. Ez vonatkozik elsősorban a szentgotthárdi vasutas dolgozókra, akik a határ legszélén dolgoznak."[81] A Magyar Népköztársaság kormánya közben egy amnesztia rendeletet bocsátott ki, amely alapján büntetlenül hazatérhettek azok a magyar állampolgárok, akik a háborús események miatt hagyták el a szülőföldjüket. 1950 nyarától Bécs felől Hegyeshalomnál érkeztek a magyar polgárokat az országba visszaszállító szerelvények[82] Baljós előjelnek számított Budapest Keleti pályaudvarról Bécsbe, onnan Bázelbe és vissza közlekedő nemzetközi gyorsvonat szénhiányra való hivatkozással történő átmeneti megszüntetése osztrák részről. Ennek függvényében Hegyeshalom és Bécs között 1951. július 15-től átmenetileg szünetelt a forgalom. Így az említett gyorsvonatpár ettől az időponttól csak Budapest–Győr–Szombathely között közlekedett.[83] Ez az Orient Expressz leállását is jelentette, amely innentől csak Bécsig közlekedett.[84] Ezzel időlegesen korlátozódott a határátmeneti forgalom.

1950. augusztus 31-től a GYSEV vonalán, majd 1951. július 23-ától a fertővidéki vicinálison is bevezették a vonatkísérő járőrszolgálatot. Minden Sopronból és Fertőszentmiklósról induló vonatot a határig kísért egy járőr. Ott a szerelvényt még egyszer átvizsgálták, és azután léphetett csak ki osztrák területre. A belépő vonatokat a határon átkutatták, majd a magyar végállomásig kísérték őket. Ez a vonatról le- és a vonatra felugrások megakadályozását szolgálta.[85] A GYSEV vonalainak államosítása még ekkor is terítéken volt. A MÁV már szerződéstervezetet is készített a vasúttársasággal magyar vonalainak építési, pályafenntartási, -felügyeleti és vontatási[86] szakszolgálatának ellátása tárgyában.[87] Ugyanakkor az osztrák kormányzat ellenkezése miatt a társaság eredeti üzletmenetét meghagyták.[88] Sőt, a magyar fél is felismerte a rentábilis osztrák vonalak magyar gazdasági jelentőségét, fontos „schilling-bevételeket" jelentettek. A magyar állam ekkora – a részvények felvásárlása után – 100%-os részvényesként tulajdonolta a részvénytársaság vonalait, de a magyar rész államosítása az osztrák szakaszok elvesztésével járt volna, hiszen azok az ÖBB-be olvadtak volna.[89] Továbbá az osztrák engedélyokirat értelmében a GYSEV vasúti üzemét nem lehetett az osztrák kormány beleegyezése nélkül harmadik személynek átadni. Így a részvénytársaság államosítása, sőt még az üzemeltetésének átvétele is lekerült végül a napirendről.[90] 1953-tól a két társaság egy szerződést kötött egymással a GYSEV-pályaudvar közös használata céljából. Erre azért is szükségeltetett, mert a Wiener Neustadt-i vonatok a belforgalma szempontjából elszigetelt és a MÁV kezelésében lévő Sopron Déli pályaudvarra érkeztek, a két állomást összekötő vaspálya viszont a GYSEV tulajdonában volt.[91]

Ekkorra már a MÁV és a GYSEV magyarországi szervezetében is érzékelhetővé vált a szovjet szocialista modell munkaszervezése. 1949-ben kihirdették az első ötéves tervet,[92] amelyben meghatározták, hogy annak végére a vasútnak 133%-kal több árut és személyt kell szállítania. A vasutat az ország gazdasági vérkeringésének legfőbb ütőerének tekintették,

81 Vasutasaink politikai munkája a határmenti állomásokon. = Vasmegye, 1951. jan. 23. 7. p.
82 Hazatértek … = FU, 1950. júl. 16. 4. p.
83 Az Államvasutak vezérigazgatósága. = Magyar Nemzet, 1951. júl. 15. 8. p.
84 Lovas – Tóth, 1991. 230. p.
85 Lovas, 1973. 17. p.
86 Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára GYSEV Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt., 1945–1960. (továbbiakban: MNL OL GYSEV) Szerződés, 7814/1011951.
87 MNL OL GYSEV Szerződés 7814/101/1951.
88 MNL OL GYSEV Feljegyzés Gy.25/450/1950.3.B., 1950. július 10.
89 MNL OL GYSEV Jelentés Gy. 25–348/1950.3.B.
90 MNL OL GYSEV Feljegyzés 448/1950.
91 MNL OL GYSEV Szerződés, 1953. július.
92 MNL GYL MSZMP 1949. december 31.

így a kapacitásokat emelni kellett. A vasutasok minden ünnepnap – például április 4., augusztus 20.,[93] vagy a vasutasnap[94] – alkalmával fogadalmat vagy „szocialista kötelezettségvállalást" tettek jövőbeli teljesítményük növelésével kapcsolatosan.[95] A GYSEV ifjú munkásai 1952-ben például egy korábbi hónap 93,3%-os teljesítményét 109%-osra emelték, amely eredményt „szovjet tapasztalatok" alapján érték el.[96] A soproni vasutasok is csatlakoztak – a Szovjetunió példáját követendő – az 1950-ben indult „500 kilométeres mozgalomhoz" is.[97] Ennek keretében termelési értekezletet tartottak, ahol vállalásaikat megfogalmazták, mint például: a soproni állomás dolgozói 25%-kal növelik a mozdonyok havi kilométerteljesítményét stb. Egy másik fogadalom szerint újításaikkal és észszerűsítéseikkel kiveszik a részüket a szocialista vasútépítésből,[98] és a munkafegyelemre, a munkavédelemre is nagy gondot fordítanak, mivel minden személyi vagy üzemi baleset legalább egy munkanap termeléskieséssel járhatott.[99] Az 500 km-es mozgalom egyik kiemelkedő eseménye volt a MÁV-nál, amikor az 500. Kandó-féle villamosmozdonyt ünnepélyes keretek között avatták fel, és utána a bécs–párizsi gyorsvonatot húzta a hegyeshalmi határállomásig.[100] A szovjet munkamódszer és *„munkalendület" tehát kötelező mintaként lebegett a magyar vasutak dolgozóinak szeme előtt is*,[101] ezzel még jobban elidegenültek az osztrák vasutasoktól.

1952-től a határtól számított 20 km-es övezetbe csak engedéllyel lehetett belépni. A GYSEV kijáró magyar dolgozói az útlevélhez hasonló átlépési engedélyt kaptak munkavégzésükhöz. Érdekes jelenségnek számított ekkor a schillingbevétel és a -ellátmány. Az előbbi annyit jelentett, hogy a kijáró dolgozók, a szakmai oktatás címén kiküldöttek és a kapcsolattartók normális fizetésükön kívül osztrák devizában is ellátmányt kaptak napi kiadásaikra.[102] Emellett volt többféle napidíj is: egy tisztviselő, ha tárgyalni ment például Bécsbe egy, az egész GYSEV-et érintő ügyben, akkor a legmagasabb államilag megállapított díjat kapta. Ha viszont a magyar vonalat nem érintő ügyben tárgyalt Bécsben, akkor „csak" a korábbinál 30–40%-kal kevesebb osztrák napidíjban részesült. Sopron GYSEV- és Déli pályaudvarán az Ausztria felől érkező munkásvonatokon a helyi restisek sört, bort és forró debrecenit árultak, ami jó bevételt jelentett nekik. Ugyanakkor ez ellenőrizhetetlen schillingbevételt jelentett, ráadásul állambiztonsági okokból sem volt kívánatos, ezért ezt az Államvédelmi Hatóság 1951-től betiltotta. Nem sokkal később az Ausztriába induló és onnan érkező vonatokat fizikailag elválasztották Sopronban a többitől. Ennek eredményeként 1953-ban egy új vámvizsgáló épületet létesítettek a belföldi és külföldi utasok szegregálása céljából – 2007 teléig, a schengeni övezetbe való belépésig megvolt[103] –, de ezt

93 Országszerte nagy lelkesedéssel ünnepelték meg a második vasutasnapot. = Győr-Sopronmegyei Hírlap (továbbiakban: GYSMH), 1952. aug. 12. 3. p.
94 A vasutasok 1951-től ünneplik Magyarországon a vasutasnapot. Ez kezdetben augusztus második vasárnapján volt, majd egy kormányhatározat alapján 1961-től július második vasárnapjára került át. Vasutasnap. = A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Hivatalos Lapja, 1951. júl. 18. 1–2. p.; A vasutasnapot. = Népszabadság, 1961. ápr. 29. 10. p.
95 Köszöntjük a vasutas dolgozókat! = GYSMH, 1952. aug. 10. 1 p.
96 Szovjet tapasztalatok alapján megjavították munkájukat a győri GySEV ifjúmunkásai. = GYSMH, 1952. ápr. 8. 1. p.
97 MNL GYL MSZMP 1950. február 22.
98 Szélesedik a soproni vasutasok 500 kilométeres mozgalma. = GYSMH, 1952. jún. 11. 3. p.
99 Rendelet valamennyi szolgálatfőnökségnek! A munkavédelem fokozása. MNL SL GySEV SI XXIV. 406. 66. doboz.
100 Elindult az ötszázadik 500 kilométeres villanymozdony. = SZN, 1950. jún. 8. 7. p.
101 A Szovjetunió hatalmas munkalendülete további erőt ad a magyar vasutasoknak. = GYSMH, 1952. szept. 5. 3. p.
102 Locsmándi, 2009.146. p.
103 Józan, 2017.

követően is sok nézeteltérés adódott ebből. A Magyarországon közlekedő szerelvények utasait addig nem engedték ki a peronra, míg a szomszédos országba közlekedő vonat el nem indult. A belföldi utasforgalom lebonyolítására 1954. június 16-án a vasúttársaság egy új utasforgalmi épületet adott át.[104] A Fertővidéki HÉV-en komolyabb korlátozásokat is bevezettek. Amint feszültebbé vált a légkör a nyugati és a keleti tömb között, a magyar vám- és határőrizeti szerveket Pamhagenről Mekszikópusztára vonták vissza. Előbbi, bár osztrák területen feküdt, csak magyar állomási számmal rendelkezett az 1923. évi államszerződés alapján. Emiatt az itteni mindenkori állomásfőnöknek osztrák állampolgárnak kellett lennie, de – amíg lehetőség volt erre – magyarul is kellett beszélnie.[105]

1953-ban, Sztálin halála után a Szovjetunió vezetői szakítottak a dogmatikus parancsuralmi rendszerrel. Magyarországon így lehetővé vált egy új, demokratikusabb kormány alakítása Nagy Imre vezetésével, belpolitikai enyhülés vette kezdetét az országban. Ezzel párhuzamosan a határőrség létszámát csökkentették.[106] 1953-ban a Romániában megrendezett IV. Világifjúsági Találkozóra Magyarországon és Hegyeshalmon keresztül mentek a nyugati küldöttségek menetrendszerinti vonatokkal. Az itteni állomáson a határőrök és a fogadóbizottság nagy lelkesedéssel és örömmel fogadta a fiatalokat.[107] A vasfüggöny leereszkedése ellenére továbbra is jártak tehát menetrendszerűen gyorsvonatok a két főváros, Budapest és Bécs között. Ezt az 1954-ben megjelenő új nyári menetrend is bizonyítja, amelyben az is látható, hogy ekkor ez az egyetlen, a nyugati világba Budapestről közvetlenül közlekedő nemzetközi gyorsvonat. Ez heti négyszer, hétfőn, szerdán, pénteken és vasárnap a Keleti pályaudvarról indult és Bécsig robogott és vissza, ahonnan további desztinációkig lehetett utazni. A hét többi napján e szerelvény Hegyeshalom és Budapest között belföldi járatként üzemelt.[108]

1955. május 14-én Magyarország is aláírta a Varsói Szerződést,[109] amellyel végérvényesen a szovjet blokk mellett kötelezte el magát. Ausztria azonban más útra tért. A május 15-én a négy nagyhatalom – USA, Szovjetunió, Nagy-Britannia és Franciaország – által ratifikált osztrák államszerződés értelmében semleges állammá vált, és 6 éven keresztül 150 millió dollárnyi jóvátételt fizetett és 25 millió dollárnyi árut szállított a Szovjetuniónak,[110] amely viszont kötelezte magát megszálló haderejének teljes kivonására.[111] Ezzel Ausztriában gyökeresen eltérő gazdasági és társadalmi fejlődés vette kezdetét, a két ország között már nem egy szimpla határ húzódott, hanem a két világrendet elválasztó cezúra is. Ennek következményeként a Fertővidéki HÉV-en 1955. május 22-én leállt a határátmeneti személyforgalom.[112]

A Budapest–Hegyeshalom–Bécs vonalon azonban ennek ellenére sem szűnt meg a határátmeneti forgalom. Az 1955. május 22-ével életbelépő új menetrend értelmében az Arlberg Expressz Budapest–Bécs–Zürich–Bázel–Párizs felől szombat, ellenkező irányból vasárnap kivételével minden nap egész útvonalon, szombaton csak Hegyeshalomig, vasárnap csak Hegyeshalomtól közlekedett.[113] Közben még ekkor is több csoportban tértek haza

104 Lovas, 1973. 19. p.
105 Józan, 2017.
106 Zsiga, 1999. 30–33. p.
107 A tizedik VIT-küldöttség érkezése. = Szabad Ifjúság, 1953. júl. 29. 1. p.
108 Május 23-án lép életbe az új nyári menetrend. = Budapest, 1954. máj. 20. 1. p.
109 Aláírták a varsói értekezleten résztvevő országok barátsági, együttműködési és kölcsönös segítségnyújtási szerződését. = GYSMH, 1955. máj. 15. 1. p.
110 Szovjet–osztrák kereskedelmi tárgyalások. = GYSMH, 1955. júl. 14. 3. p.
111 Aláírták az osztrák államszerződést. = GYSMH, 1955. máj. 17. 1–2. p.
112 Lovas, 1998. 39. p.
113 Május 22-én lép életbe az új menetrend. = SZN, 1955. máj. 19. 4. p.

magyarok nyugatról az amnesztia rendelet alapján. Őket menetrendszerinti vonatok hozták, és Hegyeshalomban fogadóbizottság és a Magyarok Világszövetségének képviselői üdvözölték.[114] A forgalom tehát folyamatos volt Hegyeshalmon keresztül a Nyugat felé, ugyanakkor a határvizsgálat szigorodott, hosszabbodott. Sokszor 3–4 órát is állt egy szerelvény az útlevélvizsgálat miatt Hegyeshalomnál. A magyarországi hatóságok ezért 1956 elején egy új rendszert vezettek be. E szerint az utasok a csoportos utazások alkalmával a vasúti jegyükhöz helyjegyet kaptak, és kizárólag a részükre fenntartott vagonokban utazhattak. Ezekre belföldi utas nem szállhatott fel. A külföldiek kocsijait, azok tetejét és alját Győrben géppisztolyos ÁVH-sok és az útlevélellenőrző közegek – éjszaka még villanyreflektorokkal is – vizsgálták át. Ugyanezt a műveletet megismételték Hegyeshalomnál is. Útközben, Győrtől Hegyeshalomig a kiutazási engedélyek jegyzéke alapján ellenőrizték a kiutazók útleveleit, amelyekbe beütötték a kilépési bélyegzőt. Ezzel gyorsították a határátlépést.[115] A vonal tranzitjelentőségét és forgalmát növelte az is, hogy 1956 nyarától az osztrák–jugoszláv árucsere a Kelebia–Budapest–Hegyeshalom vonalon bonyolódott le.[116]

Ezt követően kis enyhülés következett be a két tömb között. A négy nagyhatalom megfogalmazta, hogy a nemzetközi ipart, mezőgazdaságot, kereskedelmet, tudományos, műszaki, kulturális és turisztikai kapcsolatok működését gátló akadályokat lassan fel kell számolni, mindennemű kapcsolatot fejleszteni kell Kelet és Nyugat között.[117] Magyarországnak is érdeke volt a beutazó osztrák turizmus növelése a devizaszükségletek miatt. [118] 1956 őszére a határőrizet enyhüléseként a mentesítőegységek az osztrák–magyar határ Győr-Moson-Sopron és Vas megyei részein felszedték a műszaki határzárat, az aknákat,[119] de ez nem kapott komolyabb publicitást. Így is háromszorosára emelkedett a „zöld határon" emigráltak száma. A szigorú határőrizet viszont megmaradt. A tiltott határátlépés kísérlete politikai bűncselekménynek számított, súlyos börtönbüntetés járt érte. Mindenkire lőttek, aki engedély nélkül megközelítette a határt. Így annak, aki a „zöld határon" keresztül akart távozni az országból, számolnia kellett a halállal, a megnyomorodással vagy a börtönnel.[120] Ez év nyarán még semmi nem utalt az őszi forradalomra, sőt, a vasút az emelkedő export- és importszállításon túl az őszi – betakarítás miatti – csúcsforgalomra készült.[121] A GYSEV-en ezzel összefüggésben elkerülhetetlenné vált gördülőanyagának, motorkocsijainak korszerűsítése.[122] Az osztrák–magyar kapcsolatok javulása is érzékelhetővé vált erre az időre, amit Ausztria kancellárja, Julius Raab is örömmel konstatált, bízva a vasfüggöny lebontása után a két ország jó történelmi kapcsolatának helyreállításában.[123] A magyar – főként nyugati határszéli – társadalomnak erre az időre elege lett abból, hogy az Ausztriában élő rokonaikat, családtagjaikat hosszú ideje nem látogathatják már, ennek gyakran adtak hangot a sajtóban is, további enyhülést remélve.[124]

114 Kedden a magyar állampolgárok újabb csoportja tért vissza hazánkba az amnesztiarendelet alapján. = SZN, 1955. dec. 21. 4. p.
115 Idegenforgalom és útlevélvizsgálat. = Délamerikai Magyarság, 1956. febr. 3. 3. p.
116 A magyar vasút az osztrák–jugoszláv áruforgalomért. = VM, 1956. máj. 29. 4. p.
117 A szovjet küldöttség javaslata a Kelet és Nyugat közötti kapcsolatok fejlesztése kérdésében. = GYSMH, 1955. nov. 1. 2. p.
118 Zsiga, 1999. 30–33. p.
119 A Minisztertanács által kitűzött határidő előtt a műszaki zárak eltűnnek a határról. = VM, 1956. szept. 15. 4. p.
120 Zsiga, 1999. 9–10. p.
121 Őszi csúcsforgalomra készül a soproni vasúti csomópont. = GYSMH, 1956. júl. 27. 4. p.
122 MNL SL GySEV SI XXIV. 406. 45. doboz.
123 Jó szomszédokhoz méltón. = SZN, 1956. szept. 9. 1. p.
124 Fiatalok a határon. = Népszabadság, 1956. okt. 15. 3. p.