

ÁGH ERNŐ

A csepregi vasút története

Csepreg ősi település a Nyugat-Dunántúlon. Az egykor itt élt emberek nyomai hét-nyolcezer évvel ezelőtre datálhatók. A terület ettől az időtől számítva gyakorlatilag folyamatosan lakottnak tekinthető. Csepreg magyarkori történelme a honfoglalással együtt kezdődik, az államszervezéskor a környék a Sopron megyei Locsmánd kerülethez került. Egyházszervezési szempontból a csepregi plébánia a locsmándi főesperességhez tartozott. Mindez még a 12. század előtt megtörtént.

Csepreg írott forrásokban csak 1255-ben bukkan fel, de feltehetően a környék legnagyobb települései közé tartozott. 1257-ben az írások városként említik, ezt bizonyítja a település címeres pecsétje is, ami olyan várral rendelkező közigazgatási központoknál volt gyakorlat, mint Sopron, Pozsony, Székesfehérvár, Zágráb vagy Buda.

Egy 1451-es oklevél tanúsága szerint Sopron, Kőszeg, Csepreg, Rohonc, Szombathely és Sárvár városszövetséget alkotott.

Csepreg 1390-ig királyi város volt, ekkor Zsigmond a Kanizsai családnak adományozta. A település fejlődése a Nádasdyak és Zrínyiek alatt folytatódott a mezővárosi gyakorlatnak megfelelően, és így ment a polgárosodás koráig. Közben vallási háborúk, kuruc-labanc összetűzések, a felvilágosodás kora, a szabadságharc évei hagytak nyomot a településen.

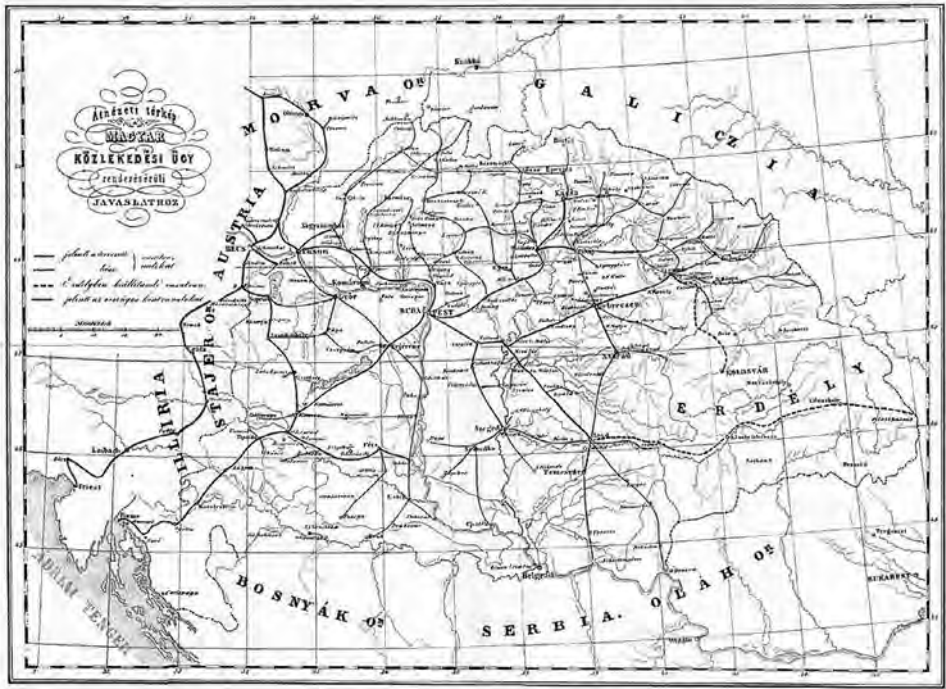
Az 1800-es évek elején Csepregen is megkezdődött az iparosodás; cukorgyár épült, Takarékpénztárt hozta létre; 1873-ban megszervezték a csepregi járást ötven községgel.

Írásomban elsősorban Csepreg és a vasút összefonódásáról emlékezem meg.

Az iparosodás, a gazdaság növekedése szükségszerűen hozta létre a közlekedési, szállítási igények növekedését. A vasút iránti igény már az 1850-es években felmerült; ennek két kiváltó oka is volt, egyik az, hogy nyilvánvalóan nem volt lehetőség másra gondolni, másrészt ebben az időszakban már ismert volt Széchenyi terve a magyar közlekedésről.

Széchenyi elképzelésében leszögezte, hogy: „(...)következők folynak egy összefüggő országos közlekedési rendszer megállapítására nézve, alapelvek gyanánt: 1-ör. Hogy közlekedési eszközök közt vaspálya legcélszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem fölélesztésének alapjául tétessék, s a kereskedés fővonalain helyt foglaljon; mert csak a vasút képes biztos, gyors, szakadatlan, s olcsó összeköttetést szerezni, s csak általa nyugszik a belkereskedés biztos s sebesebb kifejlődést ígérő alapokon. 2-ör. A közlekedés többi eszközeinek a vasutak irányában csak alárendelt állást lehet adni. 3-ör. A csatornákat csak arra lehet használni, hogy vagy a hajózható folyók útja rövidíthessék, vagy az egyes pontokon kiigazítsák, vagy azok egymással összeköttetésbe hozassanak. 4-er. A kőutak rendeltetése az, hogy az egyes helyeket egymással, s a közel vasutal vagy hajózható folyóval kapcsolatba hozzák.”

A Széchenyi-féle tervben szerepel egy Sopront Nagykanizsával összekötő vasútvonal megépítése is, melynek tényleges nyomvonala természetesen még nem volt meghatározva.



1. kép. Széchenyi István 1848. évi javaslata a magyar közlekedésügyről

A Sopron–Nagykanizsa vasút építését megelőzően több nyomvonal is szóba jött:

- Sopron–Sárvár–Karmacs–Sármellék–Zalacomár–Nagykanizsa
- Sopron–Sárvár–Türje–Zalavár–Nagykanizsa
- Sopron–Kőszeg–Szombathely–Rum–Zalaszentgrót–Nagykanizsa
- Sopron–Csepreg–Szombathely–Zalaegerszeg–Nagykanizsa nyomvonalak, melyek tervezetei a Vas Vármegyei Levéltárban fellelhetők.

A Sopron–Kőszeg–Szombathely–Rum–Zalaszentgrót–Nagykanizsa vasútvonal tervét Lewicki Antal mérnök készítette el 1847-ben, és az összes tervezet közül a legmegfelelőbbnek találták, ám végül mégsem ez a változat valósult meg. A terv szerint egyszerre épült volna meg a Buda–Zágráb–

Fiume vasúttal, melyhez Komáromvárosban (ma Zalacomár része) mellékvonalként csatlakozott volna.

A Sopron–Nagykanizsa vasútvonal létrejöttében nyilvánvalóan szerepet játszott Széchenyinek Sopronhoz, illetve Nagycenkhez való kötődése. A Déli Vasút (másképpen teljes – kétnyelvű – nevén k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft / cs. kir. szab. Déli Vas pályatársaság, rövidítve: SB/DV) valójában megvalósult nyomvonala az alábbi (Sopron–Szombathely között):

Aubach–régibrennbergi bányavasút–Ágfalva–Sopron-Gyártelep–Sopron-Déli–Sopron-Marhapályaudvar–Harka–Kópháza–Nagycenk–Peresztzeg–Vejke mh.–Sopronkövesd–Lövő–Nemeskér–Egyházásfalu–Újkér–Tormáspusztá–Bük–Gór–Acsád–Salköveskút–Vassurány–Szombathely.

A nyomvonalra vonatkozóan számtalan más javaslat is érkezett, azon, hogy miért éppen az valósult meg, nem érdemes különösebben elmélkedni, mert az emlékekben a történelem tanulsága szerint szinte mindig a győztes akarata marad meg igazságként, másrészt a döntéseket gyakran hozzák a pillanatnyi erőviszonyok alapján.

1880-ban megszületett az első törvény a helyi érdekű vasutakról (1880. XXXI. tc.). Ez lehetővé tette a Sopron–kőszegi HÉV építését, Sopron–Németkeresztúr (Deutschkreutz)–Alsópéterfa (Unterpetersdorf)–Sopronnyék–Haracsöny (Neckenmarkt–Horitschon)–Doborján–Lakfalva (Raiding–Lackendorf)–Lakompak (Lackenbach)–Veperd–Kabold (Weppersdorf–Kobersdorf)–Sopronszentmárton (Markt Sankt Martin)–Ámosderecske–Sopronújlak (Drassmarkt–Neutal)–Csáva (Stoob)–Felsőpulya (Oberpullendorf)–Alsópulya (Unterpullendorf)–(később elágazás Sárvár–Répcevis–Felsőlászló Répcevis felé)–Felsőlászló (Oberloisdorf)–Répce (Rabnitz)–Répcekehely (Mannersdorf)–Rőt–Rendek (Rattersdorf–Liebing)–Kőszeg vízgyógyintézet (később Kőszeg Sörgyár)–Kőszeg településekkel. A dombvidéki jellegű, 56,5 kilométer hosszú vasútvonalat 1908. november 5-én adták át a forgalomnak.

Mind a két vasút vonala elkerülte azonban Csepreget, a helyzet tehát 1908-ban az, hogy van a térségben két vasútvonal, és nincs vasútja Csepregnek. Az 1890-es évek végére Sárvár központtal kialakult egy lobb, amelyik vasúti összeköttetést szeretett volna kialakítani. Az 1908-ban Kőszeget Sopronnal összekötő vonal a későbbiekben fontos szerepet kapott a sárváriak elképzelésében. Ez ugyanis lehetővé tette, hogy a Rábarparti városból induló vonatok esetleg soproni, avagy kőszegi célállomással közlekedjenek. Sürgetővé tette az új vonal építését az is, hogy 1897-ben megnyílt a Kis-Czell–

Fertőszentmiklós–Parndorf vasút, amelynek egyes állomásai érintették a hagyományosan Sárvárhoz tartozó falvakat is, így például Kenyerit vagy Nicket. Ettől kezdve számukra olcsóbb volt terményeiket ezen a vonalon szállítani Bécsbe. Általában az a település számított a korban gazdaságilag fejlettnak, amelynek a környékén 10–15 km-es körzetben elérhető vaspálya volt. Az említett Pozsony–Porpác-, illetve a Kis-Czell–Parndorf vasutak megépítését követően már elkezdődtek az előkészületek egy újabb Sárvár központú vaspálya megépítésére. Egy háromfős társaság (Tuszkan Valdemár, dr. Köves Jenő, Matkovich Tivadar) 1896-ban engedélyt nyert a kereskedelemügyi minisztertől egy Rum–Kám–Csehi–Mindszent–Baltavár–Türje, valamint egy Rum–Sárvár–(Német)Lövő helyi érdekű vasút előmunkálataira. A következő évben megkezdődött a nyomvonal kijelölése, illetve a szükséges tőke összegyűjtése. A megye a Rum–türjei szakaszra 40 ezer, a Rum–Sárvár–németlövői vonalra pedig 34 ezer forint támogatást szavazott meg. Az 1897. június 29-én, Rumban tartott értekezlet véglegesítette a nyomvonalat. A következő év tavaszán (1898. április 20.) újabb értekezlet rendelkezett a Rum–Sárvár–Lövő nyomvonaláról. Eldöntötték, hogy a vonal ne (Vámos)Családnál, hanem Hegyfalunál keresztesse a Pozsony–Porpác vonalat, mert ez a cukorrépa-termelés központja, illetve ezzel megrövidül a pálya és az építési költség. A vasútvonal azonban forráshiány miatt nem valósult meg, a birtokok akadályozták az építkezést, nem adták meg az ígért pénzt, még Sárvár is felére csökkentette a hozzájárulását (40 ezerről 20 ezer forintra), pedig még az is felmerült, hogy a Rum–Türje vonalba Jánosházáról csatlakoztatnának be egy összeköttetéssel, azonban a dualizmus korában az évszázad végén bekövetkezett gazdasági válság minden vasútépítési tervet

Csepreggel együtt a kereskedelemügyi minisztériumhoz fordult az engedélyeztetés ügyében. 1908. december 23-án Sárváron, a képviselő-testület ülésén döntöttek a kiépítendő vasút nyomvonaláról. Hivatkozva a kereskedelemügyi miniszter 97753-III. 908. sz. rendeletére, a vasút által érintett községek a következők voltak: Türrétől Véged, Böögöte, Hosszúpereszteg, Egervölgy és Kám községek érintésével Rumig, illetve Hosszúperesztegtől Káld, Gérce, Kis- és Nagysitke érintésével Sárvárig, onnan Rábasömjén, Rábabogyszló, Alsópaty, Felsőpaty, Rábakövesd és Zsédényen keresztül Hegyfalui, tovább Keményegerszeg, Pórládony, Mesterháza, Bó községeken keresztül Bükig, illetve tovább Csepregen és Locsmádon át Felsőpulyáig, ahol becsatlakozik a Sopron–kőszegi vonalba.

Az említett rendelet megadta a vonalra az előmunkálati engedélyt. 1909. január 13-án megalakult Szombathelyen az engedélyesek végrehajtó bizottsága, elnökévé Herbst Géza Vas vármegyei alispánt választották, tagjai Batthyány Lajos gróf, valóságos belső és titkos tanácsos, ikervári birtokos, illetve Hajas Antal, Sopron vármegyei alispán lettek. Csak érdekességként, hogy ebben a lapban írnak egy Győr–Sárvár között megvalósuló vasútvonalról is. A február 4-én Sárváron tartott közgyűlésen megjelent a két megye alispánja, Bezerédj István vasi főispán, Batthyány, Sárvár, valamint az érintett községek előljárói. Fábíán Lajos, a vasutat építtető mérnök a közönség elé tárta a vonal nyomvonalát bemutatató térképet. Beszéltek a Rum–türrői vonal megváltoztatásának szükségességéről, valamint a törzsrészenyjegyzés összegéről.

Kőszeg városa eközben előmunkálati engedélyt nyújtott be a felsőpulyai helyett kőszegi becsatlakozással megvalósuló vonalra, amely érinti Bük, Csepreg, Szakony, Gyalóka, Salamonfa, Gyülevész, Zsira, Locs-

mánd, Frankó (Frankenau-Répcesarud), Álmosd, Horvátzsidány községeket. Egy héttel később a sárvári lap le is közölte a nyomvonalat jelző térképet, illetve felsorolta azokat az uradalmakat, községeket, amelyek érdekeltek a vasút megépítésében a járásban (a bajor hercegi uradalom, Maróthy László káldi uradalma, Felsőbüki Nagy Sándor sitkei és felsőpatyi, a Vasmegyei Cukorgyár Rt., Végh Endre rábakövesdi, Szigethy Sándor felsőpatyi, Maróthy Győző zsédényi, Sugár Sándor hegyfalui, a szombathelyi püspökség répceszentgyörgyi és Kiss Gyula keményegerszegi birtoka). A Sárvári Első Takarékpénztár február 23-ai közgyűlése 15 ezer korona részvényt jegyzett. A vasút érdekeltjei 1909. március 22-én szintén Sárváron tartották meg közgyűlésüket, amelyre már a távolabbi településekről (pl. Vis), illetve az érintett ipari üzemekből is megérkeztek a küldöttek. Kiderült, hogy a Hegyfalú–Felsőpulya közötti vasútvonalra már mások is megkapták az előmunkálati engedélyt, ezért a Sopron–Vas–Zalai vasút bizottsága megegyezett velük, és bevette őket a társaságba. Fábíán Lajos mérnök elmondta, hogy az építési költségek 35%-át az érdekelttség, 15–16%-át a törvényhatóságok, a többit pedig az állam viseli. Miután megtörtént a törzsrészenyek jegyzése, le kell tenni a körülbelül 400 ezer korona értékű kauciót. Összességében 1,8 millió korona szükséges az építkezéshez, a munkálatok csak ennek összegyűjtését követően indulhatnak.

Ezután három nagybizottságot hoztak létre: 1. Sopron vármegyei (elnökei: Bauer Ottó, Rupprecht Olivér, Németh József); 2. Hegyfalú–Türrői (elnökei: Batthyány Lajos, Maróthy László, Zathureczky Márton); 3. Türrői–Rum (elnökei: Békássy István, Mesterházy Gyula, Zierer Ernő). Feladatuk a részvényjegyzés lett.

Az 1909. május 2-ai, 7-ei, 16-ai sárvári lapok név szerint is felsorolják a bizottságok tagjait, illetve kiderült, hogy ezeket kisebb csoportokra osztották.

A kőszegiek nem tudták megszerezni a kereskedelemügyi minisztertől a Kőszeg–Locsmánd–Csepreg–Bük közötti vasút Locsmánd–büki szakaszára az előmunkálati engedélyt, mert azt már a Sopron–Vas–Zalai vasút is tartalmazta. Így csak a Locsmánd–kőszegi vonalra kért engedélyt, és százezer koronát ígért az építkezéshez. A város meg is kapta az engedélyt, de eközben dr. Drexler József csepregi közjegyző előállt azzal a tervével, hogy ne Felsőpulyánál, hanem Répcekehelynél csatlakozzon a vonal a Sopron–kőszegi vonalba. Kőszeg kapott az alkalmon, és teljes mellszélességgel állt ki ennek a tervnek a megvalósítása mellett. Kijelentette, hogy a Locsmánd–Kőszeg közötti vonal engedélyével csak akkor fog élni, ha a másik elképzelés meghiúsul. Néhány nappal később a locsmándi vonalra megszavazott százezer koronát felajánlotta a répcekehelyi terv megvalósítása esetére.

Sárvár az augusztus 10-én tartott közgyűlésén Kálmán István városbíró és Batthyány Lajos szavai hatására szintén százezer koronát szavazott meg, amelyet kölcsönfelvétel útján tudott biztosítani. Korábban Csehi falu 8000, Csipkerek 5000, Csehimindszent pedig 10 ezer korona hozzájárulás mellett döntött. Augusztus végén Csepreg szavazott meg ötvenezer koronát, amelyet a vasutat a kezdetektől támogató sárvári hírnap lelkesen tolmácsolt. Elismerete Vas vármegye érdekeit a vonal érdekében tett fáradozásaiért, de elítélően nyilatkozott Sopronról, mert szerinte nem képviseli aktívan az építkezés elindítását. Rum község októberben tízezer koronát szavazott meg.

A vasút érdekeltjei következő közgyűléstük szintén Sárváron, október 26-án tartották. Kiderült, hogy a Hegyfalú–Sárvár

közötti szakaszon nem jegyezték még részvényeket, ellentétben a Hegyfalú–pulyai, illetve a Rum–túrjei vonallal. Sopron és Zala vármegyék is hozzájárulásukat ígérték, a terveket már elküldték a kereskedelmi miniszternek, így ha az engedélyt megadja, tavasszal megkezdődhet az építkezés. Alsópaty bírása is felszólalt, és állomást kért, de elutasították, mondván, hogy nem szavaztak meg hozzájárulást, míg Felsőpaty az ígérték, ha 2000 koronás hozzájárulását kiéngésztik tízezerre, a község fog kapni állomást. Zsédényt, Jákfát és Répceszentgyörgyöt pedig felszólították a támogatásra.

A kereskedelemügyi miniszter elrendelte a közigazgatási bejárást, melynek a következő állomásai voltak: december 10-én Túrje, 11-én Baltavár, 13-án Rum, 14-én Sárvár (Káld, Nagyköcsk, Miske, Gérce, Sitke bevonásával), 15-én szintén Sárvár (Sárvár, Sár, Rábasömjén, Rábabogoszló, Alsópaty, Felsőpaty, Rábakövesd, Zsédény, Hegyfalú, Keményegerszeg bevonásával), 16-án Bük, 17–18-án pedig Csepreg.

A bejárás Csepregen ért véget, a vonal hosszát 125 km-ben határozták meg, amelyből Túrjétől Felsőpulyáig 100, Túrjétől Rumig pedig 25 km épülne meg. Az építkezésre két évet szántak. A tudósítás kiemelte a vasút elemi érdekeit, azt, hogy fontos ipari üzemeiket, mezőgazdasági területeket fog összekötni. A közigazgatási bejárás feladata volt a vonal vezetésének megállapítása, a hidak, átereszek, állomások helyének kijelölése. Az érintett községek megtehették észrevételeiket, kívánságaikat. Azt is eldöntötték, hogy nem fogják sem a Déli Vasút, sem más társaság vonalát *peage*-ként használni. Megállapították, hogy mind a nagybizottság, mind a végrehajtó bizottság komoly munkát végzett a vaspálya érdekében, de a részvényjegyzés terén még van tennivaló. A teljes jegyzés még nem történt meg, Vas vármegyében a 350 ezer koronából 263 ezer,

Sopron vármegyében 260 ezerből 170 ezer gyűlt össze, Zala megyére pedig – tekintve, hogy csak 8 km szakasz halad át rajta – 48 ezer korona van előirányozva.

Sopron vármegye közgyűlése december 14-én 86 ezer koronát szavazott meg, Vas vármegye pedig 4 ezer koronát ígért kilométerenként, azaz összesen körülbelül 200 ezret. Ezt pótdadó kivetésével kívánta finanszírozni. Reményeit fejezi ki a cikk írója, hogy az ipari vállalatok által beígért összeg (büki cukorgyár 250 ezer korona, sárvári cukorgyár 100 ezer korona, Nagy Sándor sitkei birtokos 100 ezer korona, Lajos bajor herceg 100 ezer korona) is hamarosan összegyűlik. Felhívja a jegyzők és törvényhatóságok figyelmét, hogy a vasút érdekében minél előbb szavazzák meg a szükséges összeget. A következő év nyarán megjelent újságból kiderül, hogy Bükig az anyagi szükséglet biztosított, azt követően azonban bizonytalan volt a vonal vezetése. Nem lehetett tudni, hogy Büktől Csepreg–Vis érintésével Locsmándig, avagy Szakony–Gyalóka–Zsira érintésével Kőszegig épül ki a pálya. Azonban Vis felé mind pénzügyi, mind műszaki akadályok gátolták az építkezést, ezért eldől, hogy Kőszeg felé fog kiépülni a vasút. A szakasz mentén viszont már gőzerővel folyt a részvényjegyzés. A kereskedelemügyi minisztériumban augusztus elején megállapították a vasút kivitelezési költségeit, amely 12 millió koronát tett ki. Ebből elkülöníteni rendeltek 594 ezer koronát a forgalmi eszközökre, 46 ezret a tartalékalapra. Mivel kiderült, hogy szükséges lesz igénybe venni a Magyar Királyi Államvasutak sárvári Rába-hídját és a hozzá vezető 3 km-es szakaszt, ezért a HÉV 1 800 ezer koronát ad az Államvasutaknak. Az építési költség 17%-át, azaz 2040 ezer koronát az állam és a posta fizeti, az előírt 35% maradék 18%-át (2160 ezer korona – továbbiakban: K) pedig az érdekelteknek kellett

összegyűjteni. Érdemes végignézni, hogy mekkora összegű jegyzések történtek addig az időpontig. Vármegyék részéről: Vas vármegye 180 ezer K, Sopron vármegye 84 ezer K, Zala vármegye 30 ezer K, összesen 294 ezer K. Városok és községek részéről: Sárvár 100 ezer K, Bő 5 ezer K, Damonya 1 ezer K, Salamonfa 1500 K, Gyülevész 500 K, Zsira 5 ezer K, Und 2 ezer K, Locsmánd 40 ezer K, Felsőpulya 1 ezer K, Bögöte 8 ezer K, Hosszúfalu 12 ezer K, Hosszúpereszteg 35 ezer K, Káld 30 ezer K, Vásárosmiske 15 ezer K, Gérce 30 ezer K, Felsőpaty 5 ezer K, Rábakövesd 1 ezer K, Zsédény 1 ezer K, Kis-sitke 8 ezer K. Összesen 311 ezer K.

Magánosok részéről jegyzettek eddig: nagyobb jegyzések Lajos bajor hercegnek 100 ezer K, Zsérer Ernő, Mikosd 30 ezer K, Sárvári Első Takarékpénztár 15 ezer K, gr. Niczky László, Likvánd 10 ezer K, dr. Maróthy László, Káld 10 ezer K, Rupprecht Olivér, Sajtoskál 6 ezer K, Horváth Miklós, Bögöte 4 ezer K, özv. Jekelfalusyné, Mesterháza 3 ezer K, Pászthory Imréné 2 ezer K, Végh Endre, Rábakövesd 1500 K, Pacher Lajos 2 ezer K, Szigethy Sándor 800 K, összesen 184 300 K.

Kisebbségi magánosok jegyzése 48 300 K. Összesen 232 600 K.

Jegyzetek tehát: Vármegyék 294 ezer K, községek 311 ezer K, magánosok 232 600 K, összesen 837 600 K.

Kilátásba helyeztek még: vármegyék részéről 100 ezer K, Bük részéről 10 ezer K, Csepreg részéről 50 ezer K, Zalabér részéről 10 ezer K, Széplak részéről 10 ezer K, Felsőszakony részéről 8 ezer K, Alsószakony részéről 5 ezer K. Összesen 193 ezer K.

Mindent összevetve 1 670 600 korona részvényjegyzéssel tudtak számolni, de hiányzott még 500 ezer.

Felszólították ezért a környék községeit, birtokosait (főként a Sárvár–Hegyfalva közötti, illetve a Bük–Felsőpulya szakaszon

fekvő községeket), hogy a számukra is hasznos hajtó vonal előmunkálataihoz szükséges hiányzó összeget ajánlják fel. Azzal próbálták meggyőzni őket, hogy a vasút fontos összeköttetést biztosít a bécsi és a fiumei vonal között, amely így gazdasági előnyökhöz juttatja a határos településeket. A következő év tavaszáig 1 millió 549 ezer korona értékű törzsrészvény-jegyzés történt. A hiányzó részt a két érintett cukorgyár reménybeli jegyzésével biztosítottak látták.

Külön albizottságot hoztak létre az engedélyezési tárgyaláson való képviselőre, amelynek tagjai Herbst Géza, a mindig aktív vasi alispán, soproni és zalai kollégája, Drexler József csepregi közjegyző, Kálmán István sárvári városbíró, Masáth Mihály, a bajor uradalom jószágigazgatója, Maróthy László káldi nagybirtokos és Östör József soproni ügyvéd voltak. A tárgyaláson választ kellett adni a még nyitott kérdésekre, azaz hogy Túrje vagy Zalabér legyen-e a déli, és Felsőlászló–Kőszeg, avagy Felsőpulya az északi végpontja a vonalnak, illetve Csepreg melyik részén építsék fel az állomásépületet. A felsőlászlói csatlakozás mindenképpen Kőszegnek kedvezett volna, és abban is bíztak, hogy így nagyobb eséllyel fog elkészülni a Kőszeg–hartbergi vasútvonal. Az elképzelések szerint a Sopron–Vas–zalai vasút építkezései a következő év őszén indulhatnak meg legkorábban. Herbst Géza felszólította Kőszeg városát, hogy ha számára kedvezőbb csatlakozást akar, szavazzon meg ehhez 100 ezer koronát. Ezt az összeget korábban a Locsmánd–kőszegi vonalra már megígérték, azaz csupán átcsoportosításról volt szó. A Sopron–Vas–zalai vasút mellett kezdték már Zalabér–Sárvár–Kőszeg vasútnak is nevezni a vonalat. Április 29-én Budapesten megtörtént az engedélyezési tárgyalás, melyen megállapodtak, hogy a vasút kiindulópontja Zalabér, végpontja pedig Kőszeg, pontosabban Felsőlászló le-

gyen. Az új vasút tehát a Zalabér–Sárvár–Bük–Kőszeg elnevezést kapta. A csepregi állomás elhelyezéséről nem született döntés, ugyanis ha érinti a községet a pálya, 280 ezer koronás pluszköltséget jelent.

A minisztérium által megállapított költségvetés 12 millió 83 ezer koronára rúgott. A tervek szerint a következő év tavaszán (!) már szakaszosan megindulhat az építkezés, előbb a Zalabér–Sárvár vonalon, majd Sárvár és Bük között, végül a maradékon Kőszegig. Túrje helyett azért került Zalabérra a kezdőpont, mert már működött az Ukk–Zalaegerszeg vasút, és Zalabéren keresztül könnyebben elérhető volt a zalai megyeszékhely, illetve Zalaszentgróton keresztül a Balaton. A Bük és Felsőlászló közötti új nyomvonalra megtartották az előmunkálatokat, a közigazgatási pótbejárást pedig a télen kívánták végrehajtani.

Az október 7-én, Szombathelyen Bathyány elnökletével tartott végrehajtó bizottsági közgyűlésen megjelent Hajas Antal soproni alispán, Drexler, Fábíán Gyula építőtömérnök, Maróthy, Végh Endre, Mesterházy Ernő, Östör, Horváth Miklós, Zierer Ernő, Masáth és Kálmán városbíró. Herbst ismertette az engedélyezési tárgyalás eredményét, és tudatta, hogy mind Kőszeg, mind Csepreg igényei kielégítést nyernek. Ekkor került sor Zalaszentgrót kérelmének tárgyalására is. A zalai község azt kérte, hogy vonják be a vasút érdekeltiségébe, de kérelmét 1911 szeptemberében elutasították, mert nem akartak az eddigi terveken változtatni. Inkább a másik vasúthoz (Rum–Túrje–Tapolca) való csatlakozását javasolták, amelynek előkészületei amúgy is jelentősen megakadtak. Zalaszentgrót bevonásával kívánták felgyorsítani az eseményeket. A kormány azonban a postaszállítási hozzájárulását olyan súlyos feltételekhez kötötte, amely komolyan hátráltatta a Zalabér–Sárvár–kőszegi vasút építésének megindu-

lását. A hiányzó tőkét a Nyugat-Magyarországon már több vasút megépítését finanszírozó müncheni Lokalbahn Aktien-Gesellschaft pótolta. Ez ellen Fábíán Lajos tiltakozott, mivel ő végezte az előmunkálatakat, és ehhez félmillió koronát már letétbe is helyezett. Ugyanekkor a Kereskedelmi Minisztérium egy évvel meghosszabbította a vasút engedélyét. Az áprilisban tartott közgyűlésen a végrehajtó bizottság elismerte a mérnök elsőbbségi jogát a vasútra. A kereskedelmi miniszter is kedvezőbb ajánlatot tett a postai hozzájárulásra, de kikötötte, hogy a hiányzó törzsrészvényeket a társaság mielőbb jegyeztesse. Feltette a kérdést, hogy a vonalat önálló vasúttársaságként, avagy a Dunántúli HÉV részeként kívánják-e üzemeltetni. Szeptember 26-án a városi képviselő-testületi ülésen a munkálatok megkezdését szeptemberre tűzték ki.

Csepreg képviselő-testülete május 4-én megrágalmazta Herbst Gézát, és csak sejteni lehet, hogy sikkasztással. Ugyanekkor a vasúti bizottságból az általa kiküldött Drexler Józsefet visszahívta. A rágalmazást mindenki mélyen elítélte, és felszólította Csepreget, hogy vádjait vonja vissza, és új megbízottat küldjön. A június 16-án Szombathelyen megtartott ülésen a végrehajtó bizottság elhatározta, hogy a Dunántúli HÉV-hez csatlakozik, és ezt a miniszterrel is igyekszik jóváhagyatni. Ha nem sikerülne a csatlakozás, akkor az előmunkálati engedélyeket a három engedélyes községre ruházzák vissza. Kikötötték, hogy legkésőbb október elején kezdődjenek el az építési munkálatok, és 1913 végére be is fejeződjenek. Az építkezésbe belefoglalták a sárvári vasútállomás kibővítésének tervét is. Kőszeg szerette volna elérni, hogy a százezer korona fejében, amit lekötött, vontatóállomást és az ehhez szükséges személyzetet megkapja, akik Kőszegen kapjanak szálláslehetőséget. Mivel a város lett a vonal végállomása, az első

feltétel természetes módon teljesült, hiszen végállomás vontatóállomás nélkül nehezen lett volna elképzelhető, míg a másik feltétel iránt erőteljes tiltakozás indult. Tulajdonképpen azzal gyakoroltak nyomást az alpokaljai kisvárosra, hogy ha nem adja fel követelését, egyszerűen nem lesz végállomás, azaz a vonatok csak Felsőlászlóig futnak, de elővették újra a felsőpulyai csatlakozás lehetőségét is. Ugyanis ezzel megspórolják a szükséges százezetet, amelyet Kőszegtől vártak. Abba sem nagyon akartak Kőszegen belenyugodni, hogy az új vonal vontató személyzete és fűtőháza Sárvárra kerül. A szeptember 16-i városi közgyűlés azonban mégis megszavazta a 100 ezer koronát, mivel a végállomásra nagyobb szükségük volt annál, hogy veszni hagyjanak egy ilyen lehetőséget. A vármegye 1,5%-os pótdát vetett ki az építési költségek fedezésére, ezt azonban 1912-ben nem szedték be, hanem a következő évben 0,5%-os vasúti pótdát vetettek ki. A megye jelentős mértékben támogatta a vonal megépülését, mert mint olvashatjuk: „Vasvármegye ezen tervezett vasútvonal által érintett nagy vidéke örök idők óta a legsúlyosabban érzi a vasúti összeköttetés hiányát s erre a hiányra vezeti vissza mindazokat a közgazdasági és kulturális hátrányokat, amelyek között stagnálásnak, avagy igen lassú fejlődésnek néz elébe.” De nemcsak szép frázisokat pufogtattak, hanem tényleges pénzüsszeget is megszavaztak. A 200 ezer koronát kölcsönből fedezték, igaz, nem banktól vették fel, hanem a megye árvaházi alapjából és a laktanya törzsvagyonából. Ehhez a belügyminiszter külön engedélyre volt szükség. Az október 19-én, Budapesten tartott közgyűlésen megtörtént a Dunántúli HÉV és Zalabér–Sárvár–Kőszeg vasút egyesülése. A vasút engedélyese, Herbst Géza bekerült az egyesített társaságba, annak alelnöke lett. Október 24-én megkezdtek Zalabéren a közigazgatási

bejárást, amikor is az említett község mellett Batyk, Zalavéged, Bögöte, Hosszúpereszteg és Vashosszúfalu határát járták végig, 25-én Káld, Nagyköcsk, Vásárosmiske, Gérce, Kissitke, Péntekfalu és Sárvár került sorra, 26-án Sár, Rábasömjén, Rábabogyoszló, Alsó- és Felsőpaty, Zsédény, Hegyfalú és Keményegerszeg. 27-én Sárvárról elutazott a bizottság Bükre, ahol másnap folytatták a bejárást Pórládony, Mesterháza, Chernelháza, Damonya, Bő, Bük községek, majd 29-én Csepreg, Alsó- és Felsőszakony, Nemes- és Kápolnavis, Zsira, Locsmánd községek érintésével, végül Micsk, Répcesarud, Alsó- és Felsőlászló falvak bejáráásával fejezték be a munkát október 30-án.

Elhatározták, hogy november elejétől elindítják a munkálatokat, amelyre Fábían Lajossal meg is kötötték a szerződést. A munkálatok a kitzűzött időben, október 29-én, valóban meg is indultak. Mindeközben megkezdődtek az előkészületek a Körmenrum–Sárvár, illetve az új vonal Uraiújfaluig való szárnyvonalának kiépítésére. A földterületek kisajátítása során előfordultak esetek, amikor egy-egy birtokos, vállalat, közttestület ingyen és bérmentve adott földet a társaságnak. Így Erdődy Sándor gróf, vagy a nagyeceni cukorgyár, amely Bőben és Damonyán adott tíz katasztrális holdat. De voltak gazdák, akik – felismerve a kínálókozó lehetőséget – emeltek az eladási áron, amely némileg érthető is, hiszen a vasút számára a jó minőségű, répatermelő földjeiket adták el. A munkálatokat körülbelül ezerfőnyi alföldi kubikos végezte, a tél sem akadályozta a földmunkákat. A befejezés idejét október–novemberre ígérték. Emiatt a vállalkozó-mérnök kissé siettetni akarta a munkákat, így elrendelte a napi 12 helyett a 13 órás munkavégzést. A túlóráért azonban csak 30%-os bért fizetett, mire Gércén huszonöt munkás sztrájkba lépett. Név szerint ismerjük Horváth Boldizsárt és Horváth

Gyulát, a sztrájkolók vezéreit. Vezetésükkel a nem sztrájkolókat megverték, a már lerakott síneket is megromgálták. A kihívott csendőrök letartóztatták a sztrájk vezetőit, a többiek erre felvették a munkát.

Hosszúpereszteg állomásánál a kavicsbányához iparvágányt is építettek. Az állomásépületeket a Magyar Államvasutak helyi érdekű vasutakra kidolgozott típusai alapján építették meg. Az 1880-as évek végén alakították ki a négy osztályból álló sorozatot, amelyben a fővonalakra kidolgozott típusépületek egyszerűsített, szűkített helyiségekkel rendelkező terveit használták fel. 1909-ben a III. osztályú, 1911-ben pedig a IV. osztályú típust módosították. Az előbbi területe ekkor 119,0-ról 119,7 m²-re, az utóbbié 113-ról 113,05 m²-re változott.

A Zalabér–Sárvár–Kőszeg vonalon már az utóbbiak alapján épültek az állomások. I. és II. osztályú típusépületek sehol a vonalon nem készültek, ellenben III. osztályú állomásépületet Locsmándon, Csepregen, és Káldon húztak fel, a többi helységben IV. osztályút. Bajti-kitérő egy típustól eltérő épületet kapott. A III. osztályú típusépület emeletes, földszintjén kaptak helyet a hivatali helyiségek, a III., illetve az I–II. osztályú váróterem, a jegypénztár, az állomásfőnöki iroda, az emeleten pedig az állomásfőnök kétszobás lakása. A IV. osztályú típusban egyetlen váróterem volt, az iroda is már a kétszobás lakás része. Az úgynevezett utca felőli oldalon nem vágtak ajtónyílást, a vasút felől és oldalt is csak egyet. A III. osztályún ezzel szemben összesen öt bejárati ajtót alakítottak ki, kettőt-kettőt az utca, illetve a vasút felől, egyet oldalt. Az állomásépületekben padlást és pincét is kialakítottak, szabványkutat, árnyékszék, valamint kétkapus szabványraktárt készítettek el. A vonalra merőlegesen álltak a vasútállomások, kivéve Chernelháza-Damonyát, Rózsamajort (Zsédény-Rózsama-

jor), illetve Pusztaláncot, amelyek a régi méretek szerint, azaz a 119,0 m²-es típusban készültek. Az állomási bejáróknál vonalór-házak épültek, amelyek nagyon hasonlítottak a IV. osztályú típusépületekre. Ebben egyetlen háló-, illetve konyhafülke kapott helyet. Minden épületet téglából építettek, kivéve az árnyékszéket, valamint a raktárt, amelyek fából készültek. Az állomásépületek és az őrházak küllemére is adtak, a sarkokat kvádereztek, a padlásnyílás mindenhol egységesen kör alakú, szélei szintén kváderezettek. Előírányozták a zalabéri, a sárvári, a büki, a felsőlászlói és a kőszegi állomások bővítését. A felsőlászlói állomáson a IV. osztályú földszintes épületre emelet húzása, Sárváron és Bükön pedig hosszirányú bővítés szerepelt a tervekben. Sárváron, mivel ettől kezdve vasúti csomóponttá vált, szükségessé vált egy mozdony-szín, fűtőház, valamint víztorony létesítése. A háromállású mozdony-szín a vasútállomás keleti, azaz a Celldömölk felőli oldalának északi részén épült. A felvételi épület mellett emelték a víztornyot, illetve két-két őrtornyot és váltóállító tornyot a vágányok végén. Az állomásbővítés során készült el az épület resti része, azaz a kétszintes épülethez egyszintes toldalékot emeltek, valamint az eredetileg háromtengelyes nyugati szárnyat öttengelyesre bővítették. A munkálatokra a szombathelyi Weisz & Müller cég nyert megbízást. Bükön szintén állomásbővítésre, váltótorony, vízdaru, új vágányok és kiegészítő épületek létesítésére került sor, a kivitelező ugyanaz volt. Ők építették Zalabéren és Hegyfalun a szükséges áruraktárakat is. A sínek úgynevezett „i” rendszerűek, 9 és 12 m hosszúak voltak, egyenként 13–17 talpfával alátámasztva, 72,5–73,5 cm-es aljközökkel. A vonal mentén nem volt szükség nagyobb nyílású hidak építésére, mivel a Rába felett a MÁV-hidat, Büknél pedig a Déli Vasút hídját használta

peage-ként, igaz, ezt a hidat kiszélesítették második nyomtávra, így 56,2 m hosszúságú bővítést készítettek el. Mesterháza-Pórládony előtt a Répce felett épült hosszabb híd, melynek az árterek és a folyó feletti hossza összesen 81 m. Vis és Locsmánd között a Répcén 2x20 m-es, Locsmánd és Répcesarud között pedig 30 m-es hídát vertek. A vasút *peage*-ként, azaz lényegében bérletként használhatta a MÁV vonalát a Bajti elágazótól Sárvárig 3 km-en, a Pórszony–Porpác vasút vonalát Hegyfalun állomáson, a Déli Vasútét Büknél mintegy 2 km-en, valamint Kőszeg és Felsőlászló között a Sopron–kőszegi HÉV-ét. A kereskedelemügyi miniszter 1913. augusztus 8-án 59238/1913 sz. rendeletével kiadta a Dunántúli HÉV egyesített engedélyokiratát. Eszerint a DHEV engedélyt kapott és kötelezettséget vállalt, hogy Zalabér állomástól a MÁV vonalán beiktatott Bajti kitérőig, onnan Sárvárig a MÁV vonalán, onnan a DHÉV hegyfalui állomásáig, majd a Déli Vasút Bük állomásán keresztül a Sopron–kőszegi HÉV felsőlászlói állomásáig, illetve az utóbbi társaság kőszegi állomásáig megépítse és üzemeltesse. A társaság székhelye Budapest, az engedély tartama 1989. január 1-jén éjfélkor jár le. Ezt követően a vonalat a magyar állam veszi át ingyen. A függelékben leszögezték a feltételeket is. Eszerint a pálya legnagyobb emelkedése nem haladhatja meg a 10 %-ot. A koronaszélesség 4 m, a töltéslejtők 1,5 láb, a padka 80 cm, az átereszek és hidak tengelynyomása 6000 kg. Az állomásokon 400 m²-t, az őrházaknál 1000 m²-t kellett a kert területére kialakítani. A pálya normál nyomtávval, azaz 1453 mm-es szélességgel épült, a sínek súlya folyóméterenként 23,6 kg-nál nem könnyebb, a keréknyomás 6000 kg. Bükön és Sárváron a vágányok távolságát 4,75 m-ben, a többi állomáson 4,5 m-ben szabta meg az okirat, ugyanitt, illetve Bajtiban a vágányok, és



3. kép. Csepreg vasútállomása egy korabeli képes levelezőlapon

mindkét irányban 300 m-re a nyílt pályát elsőrendű felépítménnyel építhették. Bajtiban a Sárvár felőli oldalon, Káldon, Bőben és Locsmádon a raktári vágányból csonkavágány létesítésére kötelezték az építetőt. A talpfák alapanyaga tölgy- vagy bükkfa, az ágyazatba homokot és kavicsot építhettek fele-fele arányban. A vonal mentén táviróoszlopokat állítottak és vezetéket húztak ki Lajosmajorban (ma Káld–Szitamajor), „Lajos rakodó” néven rakodót létesítettek. Két helyen bányavágány is épült, a már említett Hosszúperesztegen, valamint Sitkén. Az okirat szerint kizárólag a hazai vasipar termékeit használhatja a társaság. Csak a következő évben épült meg Zalaebénnél a deltavágány, így a vonat közvetlenül tudott Zalabér és Túrje állomások felé bejárni. Addig Batyk kitérőnél a vonatok Zalaegerszeg felé tértek, mivel a zalai megveszék hely volt a vonal egyik végállomása.

A parlament az 1913. évi XXXI. törvénycikkkel iktatta törvénybe a vasút létesítését.

Még javában zajlottak az építkezések, amikor Szombathelyen a vasút érdeklteji összegyűltek, hogy a menetrendet egyeztessék. Egán Ede MÁV-üzletvezető beterveztette a tervezetet, amely azonban nem volt a legelőnyösebb Sárvárra nézve, mert, mint indokolták, reggel nyolc óra előtt sem Kőszeg, sem Zalaegerszeg felől nem érkezik vonat a városba. Az egyeztetések után megállapodtak a következő menetrendben: Kőszegről reggel 4 és 5 óra között indul egy szerelvény, amelynek Bükön és Hegyfalun csatlakozása van, és Sárvárra 7.30-kor érkezik. Innen azonban csak 13.20-kor (!) megy tovább Zalaegerszegré, ahova 17.15-re ér be. Kőszegről a következő vonat 14.50-kor indul, Sárvárra 17.15-kor, Egerszegré este 10-kor érkezik. A harmadik szerelvény Kőszegről 17.30-kor indul, Sárvárra érkezik 21.35-kor, ahonnan csak reggel (!) 4.55-kor

megy tovább, és Zalaegerszegre 8-ra ér be. Visszafelé Zalaegerszegről reggel 4-kor indul, Sárvára ér 7.20-ra, Kőszegre pedig 12.30-ra. Délelőtt 10.40-kor indul a következő, Sárvára 14.10-kor, Kőszegre 21.00-kor érkezik. Az utolsó indul 18.20-kor, Sárvára érkezik 21.30-kor, ott éjszakázik, indul 4.30-kor és Kőszegre érkezik 7.55-kor. Előnyként tüntetik fel, hogy a vonatoknak csatlakozása lesz a szombathelyi és a budapesti vonatokhoz.

Lassan befejeződtek az építkezési munkálatok, szeptemberre állt a pályatest, a síneket lefektették és javában állították fel a táviróoszlopokat. Zalabér állomásépületét kibővítették, Kőszegen emeletet húztak rá. A három csomópontban, Kőszegen, Sárváron, Zalabéren szénlerakót építettek, az utóbbi állomáson víztornyot is. Eleinte nem esett szó Zalavég megállóhely létesítéséről, ezt a miniszter 1913. január 17-én külön engedélyezte. Az augusztus 18-ai döntés értelmében Szajki-erdő megállóhelyen is létesítettek rakodót, amely 960 korona pluszköltséget jelentett. A répakampány megindulása miatt a Sárvár és Bük közötti szakasz átadása már szeptember végén megtörtént. Szeptember 27-én létrejött a műszaki átadás, azaz a korabeli kifejezéssel a műtanrendőri bejárás. Ennek során Hosszúpereszteg, Vashosszúfalú, Káld, Gérce, Sárvár és Rábasömjén területén az al- és felépítményekben, átereszekben kifogásolnivalót találtak, amelyek kijavítására utasítást adtak.

Csepreg állomáson három vágány épült, egy rakodó- és raktári vágány, a II. a vonatmegelőző és kerülő vágány, a III. pedig az átmenő fővágány.

Szeptember 28-án elindult a forgalom a Sárvár és Bük közötti 26,5 km-en. A vonal további szakaszának átadását november 8-ára tűzték ki. A hivatalos küldöttség reggel 9-kor Kőszegről fog indulni, Csepregen, Bük-

kön, Hegyfalun keresztül Sárvára, majd Zalabérré érkezik, onnan körülbelül délután 4-re ér vissza Sárvára, ahol az ünnepi ceremónia zajlik. November 6-án megtörtént a műszaki átadás, másnap pedig az ünnepélyes megnyitó. Bár Harkányi János kereskedelemügyi minisztert is várták az ünnepségre, ő nem tudott jelen lenni, helyette Halászy Sándor miniszteri tanácsos képviselte a minisztériumot. Jelen voltak az érintett vármegyék és községek, uradalmak, gyárak képviselői, és természetesen a beruházó vállalkozó mérnök, Fábián Lajos is. A bankettet a sárvári Korona Szállóban tartották 1913. június 29-én. November 9-én megindult a tényleges forgalom a vonal maradék 69 km-én is. A maga 94 km-ével a HÉV-vonalak között a leghosszabbak közé tartozott.

A vasútvonal története 1945-ig

A Zalabér– Sárvár– Bük– kőszegi helyi érdekű vasúton tehát 1913. november 9-én megindult a forgalom. A vonatok azonban nem Zalabéren fordultak, hanem bejártak Zalaegerszegre. Így a két végpont Kőszeg és Zalaegerszeg lettek. Jól bizonyítja ezt az első hivatalos menetrend is, amelyet 1914-ben állítottak össze. Ezen jól látszik, hogy napi szinten – ahogyan már fentebb említettem – három vonatpár közlekedett. Az is nagyon jól kivehető, hogy a vonatok Sárváron órákig vesztegeltek, és csak azt követően mentek tovább. Azaz annak, aki például Bükéről, Kőszegről kívánt Zalaegerszegre jutni, vagy fordítva, legalább hét-nyolc órára kellett berendezkednie, ha ezen a mellékvonalon kívánt végigutazni. Ugyanezen települések között Szombathelyen keresztül – átszállással – lényegesen rövidebb, néhány órás volt a menetidő. Nyilván a vasútvonal építői és a menetrend összeállítói ezzel tisztában voltak, de maga

4. kép. A Kőszeg–Bük–Sárvár–Zalaegerszeg vasútvonal menetrendje 1914-ből

a vonal sem távolsági személyszállításra, hanem elsősorban ingázó személyforgalomra, valamint a környező települések teherszállítására épült.

A vasútvonalat a Dunántúli HÉV üzemeltette, de a Magyar Királyi Államvasutak kezelésében állt. A két társaság 1915. szeptember 30-án kötött szerződést az üzlet kezelésére. A vonalat a MÁV szerelte fel és rendezte be. Mindezekért a DHÉV két részletben összesen 109 ezer koronát fizetett ki, a forgalmi eszközök használatáért pedig 564 ezret. A bevételeket, bérletekért kapott összegeket a következőképpen osztották meg: 52,5%-a a MÁV-ot, 42,5%-a pedig a Dunántúli HÉV-et illette. Amennyiben a vicinális társaság bevétele eléri a 2 237 440 koronát, az efölötti bevételből a MÁV-nak a 62,5%, a HÉV-nek 37,5% részesedés jár. A vonalon a DHÉV köteles gondoskodni a posta szállításáról, amelyért évente 45 500 koronát kap a minisztériumtól.

1915-ben Fischer Ignác rábasömjéni vasútőr a soproni postaigazgatósághoz for-

dult, hogy az állomáson postaügynökséget állítson fel. A postaigazgatóság ekkor a Vas megyei alispánhoz fordult, hogy tájékoztatást kérjen arról, mely községek lennének alkalmasak postaügynökségek létrehozására, és mutatkozik-e ezekre igény. Rögtön a megnyitás után Rózsamajor állomás nevét meg kellett változtatni, mert ilyen nevű megállóhely az Alföldön is létezett. Az állomás ekkor Zsédény-Rózsamajor nevet kapta. 1916 júliusában történt meg a kisajátított területekért járó összegek kifizetése, illetve ekkor minden érintett, akinek kifogásai voltak, megtehetette panaszait. Elkészítették a kisajátított területek összeírásait, térképeit. Csak Gércén összesen 200 tulajdonostól sajátítottak ki földet, melyek területe 1 négyszögöltől 885 négyszögölig terjedt. Akadt olyan tulajdonos is, akitől több birtokot, birtokrészt is igénybe vettek.

A büki cukorgyár – a vonal létesítésének egyik indoka – 1916-ban leégett. Az első világháború kitörése azonban a fejlődést megállította. A sebesülteket, katonákat, foglyokat, felszerelést, ellátmányt szállító vonatok mellett szinte egyáltalán nem közlekedtek polgári szerelvények. Kőszeg és Sárvár között naponta csak egyetlen vonatpár járt. Sárvár a fennálló viszonyok megszüntetése érdekében előterjesztést tett a közigazgatási bizottsághoz, a MÁV üzletvezetőség azonban ezt elutasította. A Zalaegerszegről Sárvárra este fél tízkor érkező vonat új érkezési ideje délután fél négy lett. A cs. és kir. központi vezetőség 1916 végén elrendelte a személyforgalom korlátozását. Erre azért volt szükség, hogy a megspórolt szállítóeszközökkel a tél elején megnövekedett élelmiszer-szállítás igényét kielégíthessék. Felhívták a lakosság figyelmét, hogy lehetőleg csak akkor utazzanak, ha az feltétlenül szükséges, és csak a legszükségesebb poggyászt vigyék magukkal. Időben tájékozzódjanak a vonatokról, és ha időre mennek, inkább korábban

induljanak el. Az 1918-as vasúti menetrendi mezőket ugyan kitöltötték, de a háromból két vonatpárnál is láthatjuk az „Egyelőre nem közlekedik” feliratot. Ezek szerint a vonalon a 14.00-kor Kőszegről, a 16.24-kor Sárvárról Zalaegerszegre, a 4.57-kor Kőszegre, illetve a 4.11-kor Zalaegerszegről Sárvárra induló vonatok közlekedtek csak. Ennél is nagyobb gondok jelentkeztek 1919–1920-ban. Amellett, hogy a szén- és pénzhány miatt országos szinten alig közlekedtek vonatok, a határváltozások is hatással voltak a vasútvonalakra. Miután a trianoni békeszerződés Ausztriának ítélte Magyarországot nyugati sávját, így a magyar katonai alakulatok kivonulását követően (1921. augusztus) az osztrák csendőrök megkezdték a megszállást. Ezzel több nyugat-magyarországi vasút mellett a Zalabér–Sárvár–kőszegi vasútvonal egyes részei, jelesül Kőszeg és az új – még kialakulóban lévő – országhatár közötti szakasz Ausztriához került. Ehhez a következő állomások tartoztak: Locsmánd (új nevén Lutzmannsburg), Répcesarud (Frankenau), Borsmonostor (Kloster), Alsó- és Felsőlászló (Unter-, Oberloisdorf), Rótfalva-Rendek (Rattersdorf-Liebing). Igazából ekkor kezdett kialakulni a sokunk által ismert Zalabér–Sárvár–Répcevis vasút, mivel a magyar oldalon Répcevis lett az utolsó állomás. 1921-ben még mindig egyetlen vonatpár közlekedett a teljes vonalon. 1922 első napjaiban megindulhatott a vasúti közlekedés a Sopron–Kőszeg, valamint a Sárvár–Kőszeg vonalon. Február 3-a után már naponta is mehettek a szerelvények, korábban ugyanis csak hétfőn, szerdán és szombaton közlekedhettek. Kőszeg és Csepreg között is jártak vonatok, naponta egy pár. A határátkelési pontok magyar oldalon Kőszeg és (Répce)Vis, osztrák oldalon pedig Rótfalva-Rendek (Rattersdorf-Liebing) és Locsmánd (Lutzmannsburg) voltak. A vonatokat Locsmándig a MÁV, onnan pedig

a GySEV (Győr–Sopron–Ebenfurthi Vasút) továbbította. Mindenesetre a határáthelyezés megbontotta a vonal közlekedési rendjét, problémát okozott az is, hogy Kőszeg és Vis között csak vámmal terhelten lehetett árut szállítani. 1924-ben ezért a Kőszegi Kereskedelmi Kör és Ipartestület kérvényezte a kereskedelmi minisztertől, hogy járjon közbe az ügyben. *Peage*-jogot kértek a vonalra, hogy az áru vámmentesen mozoghasson a vonal osztrák szakaszán, így fellendüljön a forgalom. Bár a külügyminiszter lépéseket tett ennek érdekében, de nem járt sikerrel. Egyre kevesebb menetrend szerinti szerelvény lépte át a határt, az új forduló Répcevis lett. A menetidő is megnőtt, hiszen az országhatáron az útlelvizsgálat körülbelül 10–15 percet vett igénybe. Osztrák oldalon 1931-ig a GySEV működtette a vonalat, attól kezdve az osztrák vasúttársaság, a BBÖ (*Bundesbahn Österreich*) vette át. 1930. június 30-án szerződésben szabályozta a két ország az átmenő forgalmat és a csatlakozásokat. Eszerint az országhatártól Locsmándig is a MÁV üzemelteti a vonalat, és csak Locsmándtól a BBÖ. Az állomás közösen fenntartott lett. Sajnos ez sem tartott sokáig, mert 1933. május 15-től az osztrák vasúttársaság beszüntette a forgalmat Locsmánd és Felsőlászló között. Egy évre rá kidöntötték a telefonoszlopokat, és szakaszonként felszedték a síneket. Igaz, hogy 1937. július 5-én átmenetileg ismét megindították a forgalmat.

A MÁV és a BBÖ szerződést kötött, amely alapján a határtól Lutzmannsburgig a magyar vasúttársaság viszi a forgalmat saját hasznára és terhére. A fenntartási munkákat a határtól Lutzmannsburg állomás bejáratáig a MÁV végzi, de az állomás fenntartása a BBÖ feladata. Azt nem tudjuk, hogy ezt követően meddig közlekedtek vonatok határátkelésben. Az biztos, hogy 1944-ben Lutzmannsburg és Frankenau közötti 86.45-ös

szelvény, valamint az országhatár (Ausztria akkor a Német Birodalomhoz tartozott) között felszedték a vonalat. A Zalabér–Sárvár–Kőszeg vasút ezen a néven tulajdonképpen ekkor szűnt meg véglegesen, 13,5 km hosszúságban szedték fel a pályát. A Magyarországon maradt szakaszon is sokat változott a helyzet. 1931. október 1-jén a kormány rendelete értelmében az addig MÁV-szabványszerződéssel üzemeltetett helyi érdekű vasutakat megváltották, tulajdonképpen államosították. Ez alól nem volt kivétel a Dunántúli HÉV sem, így tehát a Zalabér–Sárvár–Répczevis vasútvonalat ettől kezdve a MÁV üzemeltette.

1925-ben Bajti állomás megszűnt, csak megállóhelyként működött tovább. Felszedték a második sínpárt és a váltókat, a jelzőberendezéseket leszerelték, a tisztviselőket áthelyezték. Sitke 1933 és 1945 között szintén megállóhelyként üzemelt.

Az imént említett menetrendekből azt is megfigyelhetjük, hogy a Zalaegerszegi menő vonatok száma is lecsökkent. 1930–1931-ben Sárvárról a zalai megyeszékhelyre már naponta csak egy, vissza még két vonat közlekedett. Három évvel korábban még a napi három pár szerelvény megvolt. Az utóbbin látható az is, hogy Zalabér–Zalaegerszeg felé naponta csupán két vonatpár közlekedik. Megnövekedett a kis szakaszokon indított vonatok száma, naponta több vonatpár közlekedett a Bük–Csepreg–Répczevis viszonylatban. Ezen több vonat csak Csepregről indult és Bükig közlekedett. A teljes szakaszon, azaz Répczevis és Sárvár között, ha nem kellett csatlakozásra várnia Bükön és Hegyfalun, a menetidő kicsit több mint egy óra volt. A vonatok Répczevis és Sárvár között körülbelül óránként 35–40 km-es, Sárvár és Zalabér között pedig 25–30 km-es sebességgel haladtak.

Itt kell kitérnünk a forgalmat lebonyolító mozdony- és kocsitípusokra is. Mint olvas-

hattuk, két pár kivételével motorvonatok közlekedtek a vonalon. Ezek a MÁV Ganz-Jendrassik típusú két- és háromtengelyes BC (későbbiekben AB) jelzésű motorkocsijai voltak. A BC a kocsiosztály jelölése volt, azaz 2. és 3. osztályú kocsiból állt a szerelvény. A későbbiekben (a háború után) megszüntették a 3. osztályt, ettől kezdve 1. és 2. osztályú kocsik közlekedtek AB jelzéssel. Emellett gőzmozdonyok is jártak a vonalon a MÁV 375-ös, 376-os vonatái, ritkán 275-ös sorozatgyártású úgynevezett motorpótló mozdonyok is feltűntek. A vontatást a zalaegerszegi fűtőház végezte. A vonal csonkaságának megszüntetésére születtek tervek. A kőszegiek kérték, hogy a MÁV 1939. évi nagyszabású vasútépítési ütemtervébe vegye bele a Vistól Peresznyén, Horvátzsidányon, Ólmodon át Kőszegig 14 km hosszúságban vasútvonal megépítését. Ekkor a kőszegiek nem tettek mást, mint elővették az általuk már az 1910-es évek elején felvetett vonaltervet. Sajnos azonban ez nem valósult meg. A második világháború idején Répczevis és Sárvár között naponta három, Sárvár és Zalabér között naponta kettő pár vonat közlekedett. Emellett Répczevis, illetve Csepreg és Bük között 3–5 vonat is járt. Az egyenlőtlen szám abból adódott, hogy Bükről visszafelé az utolsó vonat Répczevisen maradt, és onnan indult másnap hajnalban. Természetesen a front előrehaladtával a forgalmat is korlátozták. Az utolsó időkből lényegében csak katonai célokra használták a vasutat, előbb a visszavonulókat szállította, majd 1945 elején teljesen leállt a forgalom. 1944 novemberében Sárvár és Bajti kitérő között a Rábaszigeten fekvő iparvágányt felszedték.

Angolszász repülőgépek az év második felétől többször is bombázták a vasútállomásokat. November 19-én a Gércén kitolt vasúti szerelvényekre hat kisebb méretű bomba hullott. A bombák szerencsére nem

tettek kárt a használaton kívüli személy- és tehervagonokban. Másnap egy átvonuló kötelékre a sárvári vasútállomáson a vagonokra telepített légvédelmi ágyúkból nyitottak tüzet. Egy vadászgép két mozdonyt géppuskával használhatatlanná lőtt, de tűz alá vették a felsőpatyi állomást is. Emberéletet nem követelt az esemény.

1945. február 13-án Sárvár vasútállomására hullottak bombák, nevezetesen 44 darab 250 kg-osat dobtak le. Szerencsére komolyabb károkat nem okozott a gyilkos tűz. A visszavonuló német és magyar egységek 1945 márciusában felrobbantották a Répce-hidat Csepreg és Bük között. Éppen akkor, amikor egy 424-es mozdony vontatta lisztzállítmányt igyekeztek Répcevisről kimenekíteni a közelgő front elől. A vonat személyzetét nem értesítették, a mozdonyvezető a robbanás következtében beszorult a gép és a szerkocsi közé, így lelte halálát.

Sárvár mellett a vasúti Rába-hidat 1945. március 28-án szintén a visszavonulók rombolták le. A hidak elpusztításával hosszú hónapokra megbénult a forgalom a vasútvonalon. A vonatok Sárvár és Zalabér között 1945. június 26-tól közlekedtek újra, augusztus 15-től pedig Répcevis és Sárvár között is. Ehhez helyre kellett állítani a hidakat. A Rába-híd újjáépítésére a szovjet csapatok utánpótlása miatt is szükség volt, a Répce-hidat a korábbi acélszerkezet helyett vasbetonból építették, de egy évtizedig ideiglenes szerkezeten. Persze ekkor még nem beszélhetünk tökéletes forgalomról. Az országban kevés volt a mozdony, a személy- és tehervagon, ehhez igazodott a menetrend is. Sárvárról 8.06-kor indult vonat Zalabérre, onnan 16.25-kor érkezett vissza, Répcevisre 4.50-kor indult, és 8.30-kor érkezett vissza. Dél felé minden páros, észak felé páratlan napokon jártak a vonatok. A répcevisi vonalon szeptember 13-tól újabb vonatpár

közlekedett, Sárvárról 14.08-kor, Répcevisről 15.24-kor indultak.

Az egy évvel későbbi menetrendből kitűnik, hogy Sárvár és Zalabér között továbbra is egyetlen vonatpár közlekedett, 7.20-kor Sárvárról, 13.00-kor Zalabérről indultak vonatok. Répcevisig is csak egy pár járt Sárvárról, 18.42-kor Répcevisről, Sárvárról 3.00-kor indultak szerelvények. Ugyanakkor Bük és Répcevis között ezen túl még két pár is közlekedett.

Az állomások tekintetében is sok változás történt a második világháborút követő évtizedekben. Batykon 1947-től már nem álltak meg a vonatok, 1954–1970-között viszont újra üzemelt mint táblás megállóhely, ekkor összevonták Zalabérrel, létrejött Zalabér-Batyk állomás. Mikosdpuszta 1970-től megállóhelyként működött, de 1958-ban a Szajkierdő megállóhelyet is táblássá minősítették vissza. Vásárosmiskén, Pusztaláncon, Sitkén, Rábasömjénben, Felsőpatyon 1972-től már nem lehetett árut feladni, ezek is visszaminősültek megállóhelyekké. Soprontól Répcevisig 1950-től munkásvonatok is közlekedtek.

Az 1960-as évek elejétől egyre többen keresték fel a büki gyógyfürdőt, ezért Bük és Bő között új megállóhelyet alakítottak ki Bükfürdő néven. Nem állt itt meg minden vonat, és csak a nyári menetrendi időszakban üzemelt. Bernáth Lajos büki állomásfőnök szorgalmazta a megállóhely megnyitását, amely 1963. május 26-án megvalósult. Ekkor nemcsak Sárvárról, hanem közvetlenül Szombathelyről úgynevezett fürdővonatok érkeztek ide naponta kétszer. Főként hétvégéken 500–1000 fő vette igénybe ezt a lehetőséget.

A megállóhely megnyitása hamar megtörtént, május 26-án, vasárnap reggel 6.45-kor érkezett meg az első motorvonat Bükfürdőre, Németh Sándor, a MÁV Szombathelyi Igazgatóságának osztályvezető-helyet-

tese adta át a forgalomnak a megállóhelyet. Az ünnepségen jelen volt Udvardi László büki tanácselnök, Bernáth Lajos büki állomásfőnök, valamint Szendi József pályamester. Sokan érkeztek ezzel a vonattal, holott a fürdő csak 8 óraker nyitott.

Érdeemes egy bekezdés erejéig egy pillantást vetni az Ausztriába került vonalrészre. Mint említettük, az 1937-es forgalomfelvétel nem tartott sokáig, valamikor az 1940-es évek elején megszűnt. A pályát ekkor nem szedték fel, sőt a visszavonuló német és magyar csapatok a második világháború végén még használhatták. Frankenu és Oberloisdorf között 1946. augusztus 12-én újra megindulhatott a vonatközlekedés. Különösen a cukorrépakampány erősítette fel a forgalmat. 1955-ben mégis gazdaságossági felmérést tartottak, a forgalmat leállították, a következő évben az egész felépítményt elbontották.

Mint láttuk, a vonatok a kezdetektől nem jártak végig egyhuzamban a pályán, Sárváron mindig vagy órákat vártak, vagy át kellett szállni. Az 1950-es évektől ezt már a menetrend is tükrözi. Már nem egyetlen mezőben tünteti fel a Répcevis–Sárvár–Zalabér vonal menetidejét, hanem külön lapon, bontásban a két szakaszét. Az évtized második felében Sárvár és Répcevis között naponta négy vonatpár közlekedett, ezen kívül Bük és Répcevis között öt pár. És volt egy pár, amelyik a végállomásról indult, és Bükön keresztül Sopronba ment. Sőt, az egyik Répcevisről Sárvárra közlekedő szerelvény továbbment Szombathelyre. Zalabér felé három vonatpár közlekedett: reggel, kora délután és kora este. Az utóbbi végállomása Zalaegerszeg volt. A téli és a nyári menetrendben egyik vonalnál sem volt eltérés. Zalabér–Sárvár között a menetidő másfél órára csökkent, míg Répcevis felé – csatlakozás-várakozás nélkül – maradt a másfél órás menetidő. Ez azt jelenti, hogy

a vonatok az egész vonalon nagyjából óránként 35 km-es sebességgel közlekedtek. Ez a 20. század második felében nem jelentett korszerű közlekedést. Egy évtizeddel később Zalabérről öt vonat indult Sárvárra, és négy vissza. Az ötödik csak Sárvár és Káld (!) között közlekedett. Emellett megmaradtak a Bük és Répcevis közötti kisviszonylatú vonatok is. A nyáron a Sárvár és Répcevis közötti szerelvények Bük fürdőtelepen is megálltak.

1968 októberében a magyar parlament elfogadta a közlekedéspolitikai koncepciót. Ennek jegyében a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium (KPM) rendeletet bocsátott ki. A 116-089/1970 sz. forgalomátterelési ütemterv 1972-re tűzte ki a Sárvár–répcevisi vonal területi vizsgálatát, a zalabéri vonalét pedig 1973-ra.

Ezek szerint tehát a vasútvonal éves szinten (akkori összegben) 3 millió 682 ezer forintot veszteséget termelt. Eszerint a Forgalmatszervező Bizottság 1972. április 2-ai plenáris ülésén elhatározta, hogy Sárvár és Répcevis között leállítja a forgalmat. Ezt követően Győr-Sopron megye Tanácsának Végrehajtó Bizottsága 155/1972. VB sz., Vas megye Tanácsának Végrehajtó Bizottsága pedig 120/1972. VB sz. határozatával jóváhagyta a Bizottság döntését. A vonalat egy éven belül felbontották, a síneket elvitték, a talpfákat eladták, az ágyazatot szétbontották, sőt a nyomvonal egyes részeit azóta már beszántották.

1973. szeptember 28-án a Forgalmatszervező Bizottság plenáris ülésén határoztak a zalabéri vonal bezárásáról, amelyet Vas megye Tanácsának Végrehajtó Bizottsága 174/1973. VB sz. határozatával hagyott jóvá 1975. május 31-én, szombaton 24.00-kor a Bajti-elágazás és Zalabér-Batyk közötti 42 km-en megszűnt a vasúti forgalom.

14 Répcevis–Sárvár

Km	Szombathelyi íg.	8920		8922		8924		8926		8928		8930		8932		8934		8936		8938		8940		
		→	←	→	←	→	←	→	←	→	←	→	←	→	←	→	←	→	←	→	←	→	←	
0	Répcévis cső	3:36	5:32	6:29	7:35	8:48	10:52	11:52	12:17	14:24	15:21	16:25	17:40	19:30	22:29	..	..	..	..	..	..	..	..	..
6	Csepreg	3:45	5:41	6:38	7:44	8:57	11:20	11:20	11:24	12:26	14:33	15:30	16:34	17:49	19:39	22:38	..	..	..	..	..	..	..	..
12	Bük (1) ű cső	3:56	5:52	6:48	7:55	9:08	11:34	11:34	11:35	12:37	14:44	15:40	16:45	18:00	19:50	22:49	..	..	..	..	..	..	..	..
16	Bük fürdőtelep mh. cső	4:09	6:05	7:01	8:07	9:20	11:46	11:46	11:47	12:49	14:56	15:52	17:07	18:22	20:10	23:09	..	..	..	..	..	..	..	..
19	Bő	4:19	6:15	7:11	8:17	9:30	11:56	11:56	11:57	12:59	15:06	16:02	17:17	18:32	20:20	23:19	..	..	..	..	..	..	..	..
20	Csernelházadomnya (1)	4:23	6:19	7:15	8:21	9:34	12:00	12:00	12:01	13:03	15:10	16:06	17:21	18:36	20:24	23:23	..	..	..	..	..	..	..	..
24	Mesterháza-Tompaládony (1)	4:29	6:25	7:21	8:27	9:40	12:06	12:06	12:07	13:09	15:16	16:12	17:27	18:42	20:30	23:29	..	..	..	..	..	..	..	..
27	Hegyfalu (2) 16 cső	4:36	6:32	7:28	8:34	9:47	12:12	12:12	12:13	13:15	15:22	16:18	17:33	18:48	20:36	23:35	..	..	..	..	..	..	..	..
30	Zsédony mh. (1)	4:42	6:38	7:34	8:40	9:53	12:18	12:18	12:19	13:21	15:28	16:24	17:39	18:54	20:42	23:41	..	..	..	..	..	..	..	..
34	Felsőpaty (1)	4:45	6:41	7:37	8:43	9:56	12:21	12:21	12:22	13:24	15:31	16:27	17:42	18:57	20:45	23:44	..	..	..	..	..	..	..	..
37	Rábaszomszón (1)	4:56	6:52	7:48	8:54	10:07	12:33	12:33	12:34	13:36	15:43	16:39	17:54	19:09	20:57	23:56	..	..	..	..	..	..	..	..
41	Sárvár (1) X 28 cső	5:03	7:00	7:56	9:02	10:15	12:41	12:41	12:42	13:44	15:51	16:47	18:02	19:17	21:05	24:04	..	..	..	..	..	..	..	..
	Sárvár	5:03	7:00	7:56	9:02	10:15	12:41	12:41	12:42	13:44	15:51	16:47	18:02	19:17	21:05	24:04	..	..	..	..	..	..	..	..
	Bp.-Déli (a Keleti p.)	20 4	3:24	4:20	5:26	6:32	8:58	9:54	10:50	12:56	14:02	15:08	16:14	17:20	18:26	19:32	20:38	21:44	22:50	23:56	..	..	..	..

* 8924b, 8942b Közlekedik: IX, 5-g; 8942 Közlekedik: IX, 6-tól X, 3-ig és I, 10-tól; 8932b Közlekedik: X, 3-ig és I, 10-tól
 * 8924a Közlekedik: VI, 13-án és VI, 20-tól IX, 5-ig
 * Bük fürdőtelep mh.-en csak X, 31-ig és IV, 1-től áll meg; 8944 Közlekedik: X, 4-től I, 9-ig

14 Sárvár–Répcevis

Km	Szombathelyi íg.	8925		8927		8929		8931		8933		8935		8937		8939		8941		8943		8945	
		→	←	→	←	→	←	→	←	→	←	→	←	→	←	→	←	→	←	→	←	→	←
0	Sárvár (1) X 28 cső	3:45	5:41	6:38	7:44	8:57	11:20	11:20	11:24	12:26	14:33	15:30	16:34	17:49	19:39	22:38	..	..	..	..	..	..	..
4	Rábaszomszón (1)	3:52	5:48	6:45	7:51	9:04	11:27	11:27	11:31	12:33	14:40	15:37	16:42	17:57	19:47	22:46	..	..	..	..	..	..	..
8	Felsőpaty (1)	3:59	5:55	6:52	7:58	9:11	11:34	11:34	11:38	12:40	14:47	15:44	16:49	18:04	19:54	22:53	..	..	..	..	..	..	..
11	Zsédony mh. (1)	4:05	6:01	6:58	8:04	9:17	11:40	11:40	11:44	12:46	14:53	15:50	16:55	18:10	20:00	22:59	..	..	..	..	..	..	..
25	Bük fürdőtelep mh. cső	4:11	6:07	7:04	8:10	9:23	11:46	11:46	11:50	12:52	14:59	15:56	17:01	18:16	20:06	23:05	..	..	..	..	..	..	..
14	Hegyfalu (2) 16 cső	4:37	6:33	7:30	8:36	9:49	12:12	12:12	12:13	13:15	15:22	16:18	17:33	18:48	20:36	23:35	..	..	..	..	..	..	..
18	Mesterháza-Tompaládony (1)	4:43	6:39	7:36	8:42	9:55	12:18	12:18	12:19	13:21	15:28	16:24	17:39	18:54	20:42	23:41	..	..	..	..	..	..	..
21	Csernelházadomnya (1)	4:49	6:45	7:42	8:48	10:01	12:24	12:24	12:25	13:27	15:34	16:30	17:45	19:00	20:88	23:87	..	..	..	..	..	..	..
23	Bő	4:53	6:49	7:46	8:52	10:05	12:28	12:28	12:29	13:31	15:38	16:34	17:49	19:04	20:92	23:91	..	..	..	..	..	..	..
26	Bük fürdőtelep mh. cső	5:00	6:56	7:53	9:00	10:13	12:36	12:36	12:37	13:39	15:46	16:42	17:57	19:12	21:00	23:99	..	..	..	..	..	..	..
29	Bük (1) ű cső	5:04	7:00	7:56	9:02	10:15	12:39	12:39	12:40	13:42	15:49	16:45	18:00	19:15	21:03	24:02	..	..	..	..	..	..	..
36	Csepreg	5:15	7:11	8:07	9:13	10:26	12:49	12:49	12:50	13:52	15:59	16:55	18:10	19:25	21:13	24:12	..	..	..	..	..	..	..
41	Répcévis cső	5:24	7:20	8:16	9:22	10:35	12:58	12:58	12:59	14:01	16:08	17:04	18:19	19:34	21:22	24:21	..	..	..	..	..	..	..
	Bp.-Déli (a Keleti p.)	20 4	3:24	4:20	5:26	6:32	8:58	9:54	10:50	12:56	14:02	15:08	16:14	17:20	18:26	19:32	20:38	21:44	22:50	23:56	..	..	..

* 8921a, 8933 Közlekedik: IX, 5-g; 8947 Közlekedik: X, 3-ig és I, 10-tól
 * Bük fürdőtelep mh.-en csak X, 31-ig és IV, 1-től áll meg

Turisztika, Üdülés, Kirándulás, Romantika Fedezze föl ÖN is az ŐRSÉGET!

„Üdüljön a Magyar Svájcban!”

Egyhetes üdülés • 6 éjszakai szállás 6 teljes napi étkezés • Fizetővendégszolgálat! Panzió!

1 személynek 480,— Ft 2 személynek 720,— Ft

Felvilágosítás az IDEGENFORGALMI HIVATALNÁL, Szombathely, Mártírok tere 1. Tel.: 12-348. Telex: 03-342

5. kép. A Répcevis–Sárvár, illetve a Sárvár–Répcevis vonal menetrendje



6. kép. A felvirágozott vonat Csepreg állomáson

Még egy érdekesség, melyre többen személyesen is emlékeznek:

1965. május 5-én 15 óra 10 perckor súlyos baleset történt Csepreg határában. A sorompó nélküli vasúti átjáróban a Tömörd felől érkező autóbusz beleszaladt a Szombathely–Csepreg között közlekedő, Bük felől érkező motorvonatba. A buszban az ütközéskor 12 személy tartózkodott. A motorvonat az oldalán, középen kapta el a buszt, amelyet 40 méteren keresztül tolt maga előtt. Végül a vonat az oldalára borította a gépjárművet és első kerekeivel szabályosan „felmászott” rá. A baleset következtében a buszon utazók közül egy személy életveszélyesen, többen (köztük az autóbusz sofőrje) súlyosan, egy személy pedig könnyebben sérült. A vonat utasai nem sérültek meg. A sérülteket a szombathelyi Markusovszky Kórházba szállították.

Vasúttörténeti emlékhely

Az 1913-ban megnyitott Kőszeg–Bük–Sárvár–Zalabér, később Répcevis–Sárvár–Zalabér–Batyk vasútvonal alighogy megélhette hatvanadik „születésnapját”, megszűnt. Középkorúak, idősebbek emlékében azonban ma is él, a negyven évnél fiatalabbak pedig már nem is láthatták, nem utazhattak rajta. Az emlék megőrzésének szép példáját adta Csepreg városa és jómagam mint büki állomásfőnök. A répcevisi vonal megszüntetésének harmincadik évfordulóján, 2004 augusztusában a csepregi állomás szomszédságában emlékhelyet avattak. Az én ötletem volt, hogy a vasútvonal egykori létét így örökítsék meg. Az elmúlt időszak vasútbezárásai és azok tervei azonban nosztalgikus érzéseket keltettek az emberekben a régen megszűnt vonalak iránt is, legyen akár tizenéves, akár idősebb korosztályhoz tartozó. A világháló terjedésével a vasútbarátok is könnyen egymásra találnak.



7. kép. Az emlékmű felirata: „Emlékhely – Ez a vasútvonal 1913-tól 1974-ig szolgálta Csepreget és környékét. Megszűnésének 30. évfordulóján emlékezésül állította Csepreg vasutassága 2004-ben.”

Irodalomjegyzék

- Széchenyi István: A magyar közlekedési ügyről, 1848. Magyar Államvasutak, Budapest, 1991.
- Kövér István: A Kőszeg környéki vasutak története, 1883–1893. MÁV Igazgatóság Igazgatási és Jogi Osztály, Szombathely, 1983.
- Kubinszky Mihály: Az én vasutam. MÁV Rt., 2012.

Internet:

<https://hulloccsepreghu/>