

A csallóközi vasút története a kezdetektől 1918-ig

ESZTER SZABÓ

656.2(437.6)(091)

The History of Railways in Csallóköz from the Beginning to 1918

the history of transportation, local railway, agriculture, industry, route, railway guide, station, railway company, dividend

Bevezetés

Tanulmányomban¹ a Csallóközt átszelő helyiérdekű vasút történetével foglalkozom az építés kezdeteitől az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásáig. A csallóközi vasút² két szakaszban épült: a 43,6 km hosszú Pozsony–Dunaszerdahely vonalat 1895-ben adták át a forgalomnak, míg a hozzá csatlakozó 53,5 km-es Komárom–Dunaszerdahely szakasz egy évvel később jött létre. A kettő 1904-ben egyesült Pozsony–Komáromi Egyesült Helyi Érdekű Vasút néven.

Annak ellenére, hogy a helyiérdekű vasutak (hévek vagy vicinálisok) mindegyike hasonló forgatókönyv alapján épült, a helyi érdekeltségek (községek, földbirtokok) nagy szerepe miatt az egyes építkezések különbözőképpen valósultak meg. Építésük alulról jövő kezdeményezés volt, s egy-egy ilyen vasútszakasz létrejöttéhez egy egész régió összefogására, anyagi áldozatvállalására volt szükség.

Mivel e vasutak építésében fontos szerepet kaptak a helyiek, az első fejezetet a régiónak szentelem. A második fejezetben a vasút előzményeiről és építéséről írok. A kontextus kedvéért érintem a magyarországi hévek építésének problematikáját is. A harmadik fejezetben a vasút működését vizsgálom a vasúti részvénytársaságok által kiadott éves jelentések alapján. Az utolsó részben a vasútnak a régióra gyakorolt hatását próbálom megvilágítani, bár ennek teljes körű felmérése csak egy nagyobb, a térség gazdaságát, társadalmát érintő komplex kutatás keretében volna lehetséges.³

A Csallóköz és a csallóközi vasút végállomásai

A mai Szlovákia délnyugati részén elterülő, hajdan Aranykertnek is nevezett Csallóköz a Duna és egyben a kontinens legnagyobb szigete, s mint ilyen, Európa vízrendszérében is egyedülálló. A sziget a sok ér és mellékág miatt a XIII. században még

szigetecsoport volt, mára már az Öreg-Duna és a Kis-Duna által határolt tojás alakú síkság. Hossza északnyugat-délkelet irányban mintegy 84 km, szélessége pedig 15–30 kilométer. A terület síkvidéki jellegű, különösebb domborzati változás nélkül. Tengerszint feletti magassága 109–128 méter (*Pallas Nagylexikona* 1893/III.:603). A síkságot Komáromtól kiindulva északnyugati irányban keskeny sávban enyhe homokdombosor osztja ketté, mely Csallóköz aranyos táján szélesedik ki. Ez a lankás domborulat egyben vízválasztó vonal is. A dombsortól északra és délre fekvő terület Ekecs, Gúta és Keszegfalva között a 19. század végén még mocsárvidék volt, míg a nyugatabbra, illetve délebbre eső területeket ekkorra már feltöltötték. A Csallóközben már az első letelepülők is védekeztek az áradások ellen, de a szigetvilág lecsapolására szervezett keretek között csak a 19. század közepétől került sor (Borovszky 1895:2–3). Ennek ellenére a századfordulón még gyakori volt a tavaszi esőzések és hóolvadások okozta áradás, mely a Nagy-Duna felől öntötte el a mélyebben fekvő területeket (*Pallas Nagylexikona* 1893/IV.:603).

Az eredetileg rétnek használt agyagos és iszapos talajt gabonatermelés céljából töltötték fel, de ezek a területek gyakran már nem sokkal a feltöltés után elszike-sedtek és terméketlenné váltak. A Csallóköz területén csak kis mennyiségben fordulnak elő ásványok. A kavicsbányákon kívül Bős környékén jó minőségű tőzeg volt található, s mivel a Duna az alpesi aranyat itt rakta le, sokan foglalkoztak aranymossással, bár számuk a 19. század végére jelentősen megcsappant (Borovszky 1907:4–5).

Pozsony és Komárom megyékben, amelyekhez a Csallóköz területének nagy része tartozott, a 19. század végén nagy területen termesztettek gabonát: Pozsony vármegyében 1895-ben a termőföld 58,4%-án, Komárom vármegyében a 67%-án. A gabonafélék közül a búza, az árpa és a rozs volt a legelterjedtebb (Borovszky 1895:275; 1907:180). Kapásnövényeket Komárom vármegyében a szántók 21,25%-án termesztettek. A cukorrépa termesztésének már viszonylag korán, a 19–20. század fordulóján hagyománya lehetett, amit a cukorgyárok viszonylag sűrű hálózata bizonyít.⁴

A földbirtokok jelentős részét a nagybirtokok alkották, amelyek főként gabonát és jelentős mennyiségű cukorrépát produkáltak, amit az ácsi és a diószegi cukorgyárban értékesítettek. Az iparnövények közül leginkább lent termesztettek, amit a tanyi lenkikészítőben dolgoztak fel. Ezenkívül nagy területen termeltek takarmányt, amit a belterjes szarvasmarha-tenyésztés tett szükségessé. A szarvasmarha-tenyésztésben a tejgazdaságokra összpontosítottak. Üchtritz-Amade Emil gróf bösi uradalmából például naponta 700 liter tejet szállítottak Pozsonyba. Viszonylag nagy volt a birtokok juhállománya is, ami az extenzív gazdálkodás továbbélésére mutat. A kedvező földrajzi adottságokat kihasználva elterjedt volt a baromfitemyésztés, különösen a lúdtartás. A baromfi nagy részét Bécsben értékesítették. Egynémely uradalom (például a gombai) nagyobb ménessel is rendelkezett. A legtöbb nagybirtok önálló gazdasági komplexum lévén saját tégláégetővel, kavicsbányával és szeszgyárral is rendelkezett. A Csallóköz két legnagyobb birtokosa id. Pálffy János gróf és Winter Walten lovag volt, utóbbi mintagazdaságot működtetett (Borovszky 1895:273–276; 1907:208, 210–222).

A Csallóköz a tárgyalt időszakban szinte teljesen ipar nélküli mezőgazdasági terület, a 19. század utolsó harmadában még a cukorgyárok is megszűntek. Az egye-

düli gyárnak tekinthető létesítmény Fiedler János 1898-ban alapított tanyi lenkikészítő gyára, amely elsősorban a komáromi lenfonó számára dolgozott. Ezenkívül csak néhány gőzmalom üzemelt a régióban (például Gútán, Nemesócsán). A területen tovább élt a háziipar: a Duna menti községek kosárfonással foglalkoztak, Gútán hálót készítettek (Borovszky 1907:209, 238).

Kedvező, határszéli fekvésének köszönhetően Pozsony vármegye szinte valamennyi városa kivette részét a kereskedelemről. A megye csallóközi részén két nagyobb kereskedelmi központ létezett: Somorja és Dunaszerdahely. Mindkettőnek híres gabona- és takarmányvásárai voltak, utóbbinak pedig látogatott marhavására is (Borovszky 1895:328–330).

A Csallóköz 140 községében és számos pusztáján az 1890-es években mintegy 85 ezer lakos élt (*Pallas Nagylexikona* 1893/IV.:603).⁵ A régió közigazgatásilag három megye területéhez tartozott: nagyobb részei Pozsony és Komárom vármegyéhez, délnyugati csücske pedig Győr megyéhez. Komáromon kívül nagyobb várossal nem rendelkezett. Legnépesebb települései: Gúta (7088), Dunaszerdahely (4453), Nagymegyér (3241), Bős (2643), Somorja (2643) (*Pallas Nagylexikona* 1893/IV.:603). Az 1890-es évektől lényegében ezek a települések kezdenek el küzdeni a vasútért.

Dunaszerdahely, Pozsony vármegye nagyközsége – amely a Pozsony–Dunaszerdahely, majd később a Komárom–Dunaszerdahely vasútvonal végállomása volt – a csallóközi régió központjának számított. A fontosabb hivatalok közül itt székelte a szolgabírói hivatal, a királyi közjegyzőség, a járásbíróság, de volt a városnak adóhivatala, takarékpénztára, alapfokú ipariskolája, posta- és távíróhivatala is. A településen élt a Csallóköz legnagyobb zsidó hitközsége, hiszen a lakosok fele (2048 fő) izraelita vallású volt. A legtöbben még a 19. század végén is hagyományos iparból, mezőgazdaságból és kereskedelemről éltek (*Pallas Nagylexikona* 1893/IV.:603). Az épülő vasút mentén fekvő többi település – a mintegy négyezer lakosú Nagymegyér kivételével – jobbára néhány száz lelkes agrárjellegű községnek tekinthető.

A vasút megépüléséig az egész Csallóköz közúti és a dunai vízi közlekedésre volt utalva. Machnik Andor az 1930-as években így ír a csallóközi közutakról: „...egyszáz négyzetméterenként 29 folyóméter közút van. E kevés út és rendkívüli rossz állapota nagyon is megnehezíti a mezőgazdasági termelést és az általános fejlődést” (Machnyik 1993:53). Ezekhez a viszonyokhoz képest a századfordulón még rosszabb lehetett a helyzet. A Dunát ugyan 1885 és 1897 között szabályozták, s Komáromban a századfordulón megépült a téli kikötő, azonban a fagyok és a tavaszi áradások miatt a folyami szállítás továbbra is bizonytalan maradt.

Az első csallóközi vasútszakasz az iparilag, gazdaságilag és kulturálisan is fejlett Pozsonyból indult ki. A városnak 1900-ban 65 867 lakosa volt, és a nagy ipari üzemek létrejöttével a lakosság száma rohamosan nőtt (*Vlastivedný... 1977:186*). Mint szellemi központ a város számos iskolájával, könyvtárával és kulturális egyesületével tűnt ki. Tanintézményei nem csak a közvetlen környékről vonzották a diákokat.

Pozsony 1895-ben már vasúti csomópont volt. Jó földrajzi fekvésének és Bécs közelségének köszönhetően a magyarországi vasúthálózat építését éppen Pozsonynál kezdték meg. A város és Nagyszombat között 1846 júniusától az ország első vaspályájaként személy- és áruforgalmat bonyolító lóvasút működött. Pozsony má-

sodik vasútszakaszaként a Gänserndorf–Marchegg–Dévényújfalú–Pozsony vonal épült meg mint a Magyar Központi Vasutak nyugati szakasza, amely a várost a Lajtán túli vasúthálózatra is rákapcsolta. Gänserndorf felé 1848. augusztus 20-án indult az első szerelvény arról az állomásról, amely a későbbi főpályaudvar helyén állt. A Pozsony–Érsekújvár szakasz megépítésével (1850) vasúti összeköttetés jött létre Bécs és Budapest között, így a pozsonyi főpályaudvar – átépítése után – az átmenő forgalom fontos csomópontjává vált. A Vág menti vasútvonal megépítésével (1883) Pozsony a mai Szlovákia északabbra fekvő régióival és Galíciával is élénkebb összeköttetésbe került. Mivel újabb vágányok épültek, rendező pályaudvart is létre kellett hozni, amely fokozatosan a város valamennyi pályaudvarát összekapcsolta. Az 1890-ben elkészült dunai vasúti híd déli irányban, vagyis Sopron és Dunacsúny felé is megnyitotta az utat. A hídnak köszönhetően jöhetett létre a pozsonyi kikötői vasútállomás is. A csallóközi vasút az 1890-es években épült pozsony-újvárosi pályaudvarról indult, amely különösen a kikötői pályaudvar és a csallóközi vasút létrejötte után vált jelentőssé (Purgina 1957:15–75). A csallóközi vasút megépítése a pozsonyi vasúti csomópont szempontjából nem hozott gyökeres változást, ugyanis szervesen illeszkedett a város vasúti gócpontjához, ám gazdasági, infrastrukturális és társadalmi jelentősége kétségtelenül nagy volt, hiszen közvetlen összeköttetést tett lehetővé a Pozsonyhoz közeli nagy mezőgazdasági területtel, illetve a szomszédos Komárom megye székhelyével is.

A Vág, a Kis-Duna és a Duna összefolyásánál, a Csallóköz délkeleti csücskében fekvő Komárom előnyös földrajzi helyzetének köszönhetően évszázadokon keresztül virágzott. A 19. század 90-es éveiben a városnak 16 815 lakosa volt, s több mint 3000 katona állomásozott itt. Megyeszékhelyként számos hivatalnak adott helyet, és élénk kulturális életéről tanúskodik, hogy 1895-ben négy lap jelent a városban. A lakosság nagy része háziiparral és kereskedelemmel foglalkozott. Gyárak a Duna jobb partján lévő Újszőnyben épültek, amelyet közigazgatásilag 1896-ban csatoltak a városhoz. Selyemfonó, parkett-, illetve konzervgyár működött itt, az Erzsébet-szigeten pedig hajókat javítottak. A Duna bal partján 1905-ben lenfonót létesítettek (Borovszky 1907:140–144).

A város közlekedésében a folyami hajózás játszotta a legnagyobb szerepet. A két partot 1892-től vashíd kötötte össze. A csallóközi vasút megépültéig csak a Budapest–Bécs vasútvonalra kapcsolt jobb parti Újszőny rendelkezett vasúti összeköttetéssel. Komárom első vasútja éppen a csallóközi volt, megépítése az első lépést jelentette városi vasúti csomópont kialakításához.

A helyi érdekű vasutak problematikája Magyarországon

Az 1870-es években Európa más országaihoz hasonlóan Magyarországon is felmerült az olcsó vasutak építésének kérdése. A jelentősebb fővonalak kiépülésével arra is egyre inkább igény mutatkozott, hogy a kisebb forgalmú vidékeket is az ország vérkeringésébe kapcsolják. Ennek előfeltétele azonban az építési költségek csökkentése volt (Horváth 1997:24–25).

Az olcsó vasutak népszerűsítését és a későbbi törvényes szabályozás megalkotását az OMGE (Országos Magyar Gazdasági Egyesület) vállalta fel. Harmadrendűeknek tekintették azokat a vonalakat, amelyek az első- és másodvonalakból ki-

ágazva helyi érdekeket szolgálnak. E vasútvonalak létrehozásánál a vidék érdekeltjeinek kezdeményezése és anyagi áldozatvállalása elengedhetetlenné vált (Tisza 1996:73).

Az olcsóbb, kisebb forgalmú vasutak építését már az első, a helyiérdekű vasutak építését szabályozó törvény megszületése előtt kezdeményezték. A MÁV (Magyar Államvasutak) 1871-ben építette az első olyan mellékvonalat (Miskolc és Bánréve között), melynél csökkentette az építési költségeket. A MÁV második ilyen irányú kísérlete az ipari jellegű Gömöri Vasút volt 1873–74-ben, amelynek létrehozását anyagilag a helyi vállalkozók is nagyban támogatták (Horváth 1997:73).

A hévek építését az 1880. évi XXXI. számú törvénycikkellyel szabályozták.⁶ A jogszabály kimondja, hogy az ilyen vasutak minisztériumi rendelettel engedélyezhetők. A törvény alapján a hévek esetében legfeljebb 90 évre adhatnak ki működtetési engedélyt, a határidő letelte után a vasút minden kárpótlás nélkül az államra száll. Abban az esetben, ha az engedélyezett hév irányában haladó fővonal épül, az államnak jogában áll a hévet megváltani. A törvény több kedvezményt is biztosít a vicinálisok számára. Felmenti üzleti távírda létesítésének és a posta ingyenes szállításának kötelezettsége alól, az építés idején a részvények és kötvények első kiadására biztosítja a bélyeg- és illetékmentességet. Ezenkívül a vasútvonal üzemeltetőjére az első tíz évben például szállítási adót sem vetnek ki. A községek 10 évre terjedő kamatbiztosítással vagy más módon támogathatják az építést és a pálya építését közmunkával is segíthetik. A törvény lehetővé teszi, hogy a hév részére közutakat és vízszabályozási védtöltéseket is igénybe vegyenek. A vasútépítő társaság bejegyzésének az a feltétele, hogy a törzsrészvények névértékének a 30%-át biztosítsák. A törzsrészvényeken kívül a befektetők ún. elsőbbségi kötvényeket is válthatnak. Ezeknek – szemben a törzsrészvényekkel – az az előnyük, hogy a vasútvonal éves hasznából elsőként e kötvények tulajdonosait fizetik ki. Az elsőbbségi kötvények azonban csak az alaptőke kétötöd részét képezhetik (*Magyar Törvénytár* 1896:283–289).

Az 1880. évi XXXI. számú törvénycikkelyt módosító és bővítő 1888. évi IV. számú törvénycikkely tovább pontosítja a helyiérdekű vasutak építésére vonatkozó szabályokat. Egyebek mellett elrendeli, hogy az ország határáig vezető vasutak létrehozatala, illetve a vasutakat a gőzhajókkal járt víziutakkal összekötő vonalszakaszok építése csakis külön törvénnyel engedélyezhető. A módosítás alapján az építendő társaságnak bejegyzése előtt már nem a építési költségeket fedező törzsrészvények 30, hanem 35 %-át kell biztosítania. Az állam évente maximum 300 000 forinttal támogathatja egy-egy helyiérdekű vasút építését, illetve legfeljebb az építési tőke egytizedével. Miniszteri jóváhagyással a községek a vasút támogatására pótdótot vehetnek ki (*Magyar Törvénytár* 1898:143–155).

E két törvénynek köszönhetően a kevésbé forgalmas vidékek is vasúthoz jutottak, a fővonalaknál jóval olcsóbban. A normál nyomtávú helyiérdekű vasutak a fővonalak építési költségének átlagosan a 64–68%-át tették ki, míg a keskeny nyomtávval épültek a 20–25%-át (Horváth 1997:38). A keskeny nyomtávval való építés ugyan jóval nagyobb megtakarítással kecsegtetett, viszont a vasúti hálózat egységességének megőrzése érdekében inkább csak a hegyvidékeken alkalmazták.

A 19. század közepén a mai Szlovákia területén is nagy ütemben indult meg a hévek építése. Ezt bizonyítja, hogy az 1918 után Csehszlovákiához került vasutak egyharmada helyiérdekű vasút volt. A hévek építésének első időszakában (az 1890-

es évekig) a mai Szlovákia területén szinte kizárólagosan az Osztrák Államvaspálya Társaság (1886-tól Oszták–Magyar Államvaspálya Társaság – OMÁT – néven működött) épített vicinálisokat, majd a társaság államosítása után (1881) az állam vállalta fel e vasutak hathatós támogatását. Az 1890-es évek elején, amikor a fővonalak építése csaknem leállt, az eddig vasút nélkül maradt kisebb városokon kívül a mezőgazdasági és iparvidékek fordultak érdeklődéssel a vasút felé, és kezdték építeni az önköltséges, de az állam által támogatott vonalakat (Štěpán 1958:167). Ezáltal 1914-ig a mai Szlovákia eldugottabb részei is bekapcsolódtak a vasúthálózatba.⁷

A helyiérdekű vasutak hálózata az 1890-es évektől Magyarország többi részén is rohamosan fejlődött. A Pozsony–Dunaszerdahely vasútvonal átadásának évében, 1895-ben 774 km hosszúságú helyiérdekű vasúti pályaszakaszt adtak át, s ezzel a hálózat hossza 5365 km lett. A következő évben, amikor a Komárom–Dunaszerdahely pályaszakasz is megépült, 949 km új szakaszt adtak át. A helyiérdekű vasutak pályahossza 1905-ben már megelőzte a fővonalak hosszát, és a vasúti hálózat 51%-át alkotta. Hosszuk 1916-ra 13 190 km-re nőtt. A hévek egyre nagyobb szerepet kezdtek játszani a vasúti forgalomban. Míg 1896-ban a személyforgalom 10%-át és a teherforgalom 3,5%-át bonyolították, addig 1913-ra ez az arány 28, illetve 25%-ra nőtt (Horváth 1997:50–51).

A csallóközi vasút tervei

Az 1895–96-ban kivitelezett csallóközi vasút végleges tervét számos elképzelés előzte meg, amelyeket a sajtóból és a kiadott előmunkálati engedélyek alapján követhetünk nyomon. Az egy évig érvényes engedélyeket magánszemélyek vagy társaságok kapták az előmunkálatok elvégzésére. Az a gondolat, hogy Komáromot bekapcsolják az északi irányú vasúti forgalomba – főleg stratégiai okokból – már az 1860-as években felmerült, ám heves vitákat váltott ki a vasút pontos iránya. Purgina szerint egyesek Trencsén felé építették volna, Érsekújvár és Nyitra érintésével, mások a Garam menti vasútra kívánták kapcsolni (Purgina 1957:75). Egy esetleges Csallóközön át vezető Komárom–Pozsony vasút építésének tervéről ebből az időszakból nem találunk adatot. A Csallóköz területén már az 1880-as évek elején igény mutatkozott a vasútépítésre, ami nyilván az 1880-as hévtörvény kedvező hatásának tudható be. Az 1880-tól 1896-ig terjedő időszakban a vonalvezetés számos változata merült fel. A *Komáromi Lapok* első számának vezércikkírója az építendő csallóközi vasút vonalát úgy tünteti fel, hogy az a vízváltató dombokon halad majd, Aranyoson, Ócsán, Tanyon és Szerdahelyen keresztül, végül Verecknye körül a Duna-ágon át Pozsonynál a fővonalra vezetik (*Komáromi Lapok* 1880. június 3.).

A kereskedelmi miniszter 1882-ben a Duna jobb partja mellett fekvő Csúnytól Somorján át Csütörtökig vezetendő rendes nyomtávú másodrangú vasútra ad előmunkálati engedélyt,⁸ a 80-as években a Dunaszerdahely–Galánta, Pozsony–Dunaszerdahely szakaszokra,⁹ majd 1892-ben a Pozsonytól Dunaszerdahelyig Somorja, esetleg Csallóközcsütörtök érintésével építendő vonalszakaszra (*Vasúti és...* 1892. július 16.). Az 1893-as évben adták ki a legtöbb előmunkálati engedélyt. Ismételten feltűnik a Pozsony–Somorja, esetleg a Csallóközcsütörtök–Dunaszerdahely irány (*Komáromi Lapok* 1893. július 1.), továbbá egy Pozsony–Dunaszerdahely–Nagy-

megyer–Komárom (*Vasúti és...* 1893. december 10.) és egy Pozsony–Dunaszerdahely vonal terve is.¹⁰

A fentiekből kitűnik, hogy bár eltérő elképzelésekről van szó, Dunaszerdahely mégis szinte mindegyikben előfordul. A központi kérdést tehát az jelentette, miként kapcsolható Dunaszerdahely az ország vasúthálózatába, Pozsony, Galánta vagy Komárom felé. Az irány megválasztásában nagy szerepet játszott, hogy az előmunkálati engedélyt kérő személynek hol terültek el a birtokai.

A vasút iránt érdeklődő nagy építési társaságokról, pénzintézetekről csak közvetett információink vannak. Pulay Károly, a vasút nagy támogatója egy a komáromi polgármesternél tartott értekezleten vázolta az addig felmerült terveket, melyek szerint a Pongrácz Testvérek bécsi bankház már megszerezte a koncessziót a vasút építésére. A vasútépítés tervével foglalkozott a Scene Lizboth bécsi és pozsonyi nagyvállalat is, és a párizsi Fremy et Consorts bank konkrét terveket is készítettett, sőt e francia cég egyik mérnöke nem hivatalosan azt is kijelentette, hogy a vasutat 2 millió 300 ezer forintért megépítenék (*Komáromi Lapok* 1880. szeptember 4.).

Az OMÁT érdeklődése a Csallóköz területén nem meglepő. Mint a fentiekben említettük, a mai Délnyugat-Szlovákia vicinálisait csaknem kizárólag ez a társaság építette. A csallóközi birtokosok 1883-ban azzal a kéréssel menesztettek küldöttséget az OMÁT-hoz, hogy a társaság által tervezett Pozsony–Újszász vonalat egészen Komáromig hosszabbítsák meg. A küldöttség ígéretet kapott, hogy az OMÁT hajlandó a vasutat a helyi érdekeltség anyagi terhelése nélkül megépíteni, ha a pályatesthez szükséges területeket díjtalanul, az indóházakhoz szükséges területeket pedig kedvező áron a helyi érdekeltség átengedi. Az érdekeltség és a társaság között a kapcsolat később sem szakadt meg (*Komáromi Lapok* 1883. április 21.). Ennek bizonyítéka, hogy az OMÁT 1888-ban előmunkálati engedélyt kér és kap egy Pozsony–Dunaszerdahely irányú hév építésére. Ezt az engedélyt a következő év tavaszán meghosszabbították.¹¹ A helyiek küldöttei gróf Esterházy Miklós vezetésével tárgyalnak a társasággal.¹² A csallóközi birtokosok és az OMÁT közt létrejött meg egyezés szerint a vasútépítést az OMÁT végzi, de az építési költségek fedezéséhez a csallóközi érdekeltség is hozzájárul 10 éven át 15 000 forinttal (*Komáromi Lapok* 1889. szeptember 14.). Az építkezés valószínűleg anyagi okok miatt hiúsult meg, hiszen Pozsony vármegye törvényhatósága csupán 1891 februárjában szavazta meg az OMÁT által kért támogatást (*Komáromi Lapok* 1891. február 21.). Ekkorra viszont az OMÁT államosítása miatt a tervezet aktualitását veszítette. Az engedélyesek között csallóközi illetőségű magánszemélyek is voltak, köztük Sághy Gyula országgügyi képviselő.

A Pozsony–Dunaszerdahely vasútvonal építése

Az 1893-as év fordulópontnak számít a vasútépítés előkészítésében. Mint a fentiekben már vázoltuk, ebben az évben – vagyis két évvel az OMÁT államosítása után – helyi birtokosoknak három előmunkálati engedélyt adtak ki a Csallóköz területére.

Mivel az előengedélyesnek az építési engedély megszerzéséhez a törzsrésztvények 35%-át biztosítania kellett, 1893-tól kampány indul annak érdekében, hogy a vasútépítést anyagilag a községek és a helyi birtokosok is támogassák. Ezzel egyidejűleg az előmunkálati engedélyesek közt is megkezdődik a befektetőkért folyta-

tott verseny. Feltehetőleg éppen a versengés okozta, hogy a Pozsony–Komárom vasútvonal két ütemben épült meg. A Pozsony–Dunaszerdahely vonal előengedélyesei, Ságghy Gyula és Neuschloss Miksa előbb szerezték meg a kellő számú támogatót, mint a Pozsony–Dunaszerdahely–Komárom vonal előengedélyével rendelkező Ordódy Pál. A dolgok illetően alakulásához Komárom vármegye passzivitása is hozzájárulhatott. A Pozsony–Dunaszerdahely vonalra egyébként is már 1893 júniusában 300 000 forint értékű törzsrészcsemetét írtak alá. A költségek megosztlása a következő volt: Pozsony vármegye 200 000, magánszemélyek 50 000, a községek pedig 150 000 forint (*Komáromi Lapok* 1893. június 17.). Az utóbbi tételből 20 000 forintot Dunaszerdahely jegyzett (*Komáromi Lapok* 1893. április 29.). Az a tény, hogy Dunaszerdahely a Pozsony–Dunaszerdahely vonalra jegyzett törzsrészcsemetéket, bizonyítja, számára fontosabb volt Pozsony felé nyitni, mint Komárom felé. Pozsony város képviselő-testülete tudatosította a vasút forgalomnövelő hatását, ezért 30 000 forint értékű törzsrészcsemeté jegyzésére hozott határozatot, igaz, azzal a feltétellel, hogy „az építendő vasút nem fog az államvasutaknak a Marcalvám előtti pályaudvarába beágnazni, hanem annak indóháza egyebütt lesz a város területén.”¹³ A kereskedelmi miniszter ugyan jóváhagyta Pozsony 30 000 forintos hozzájárulását, a város feltételét azonban elutasította. Pozsony kénytelen volt visszavonni a feltételt, ám továbbra is ragaszkodott a határozat azon részéhez, hogy a felajánlott összeget csak akkor jegyzi és folyósítja, ha a vasút fejállomása a város területén lesz.¹⁴ Pozsony a 30 000 forintot a Pozsonyi Első Takarékpénztártól vette fel 5%-os kamatra és 0,3% tőketörlesztési hányad mellett.¹⁵

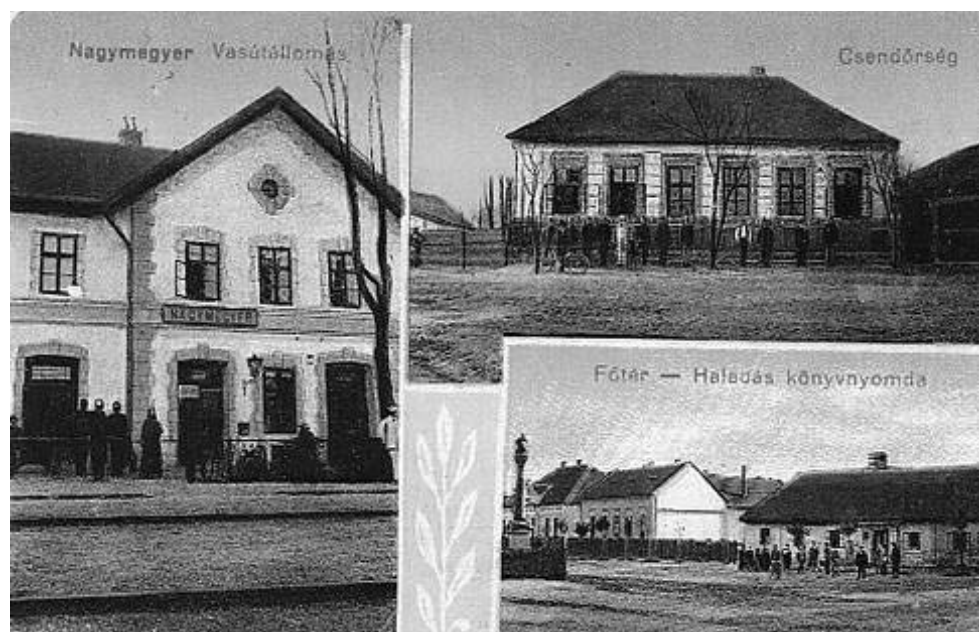
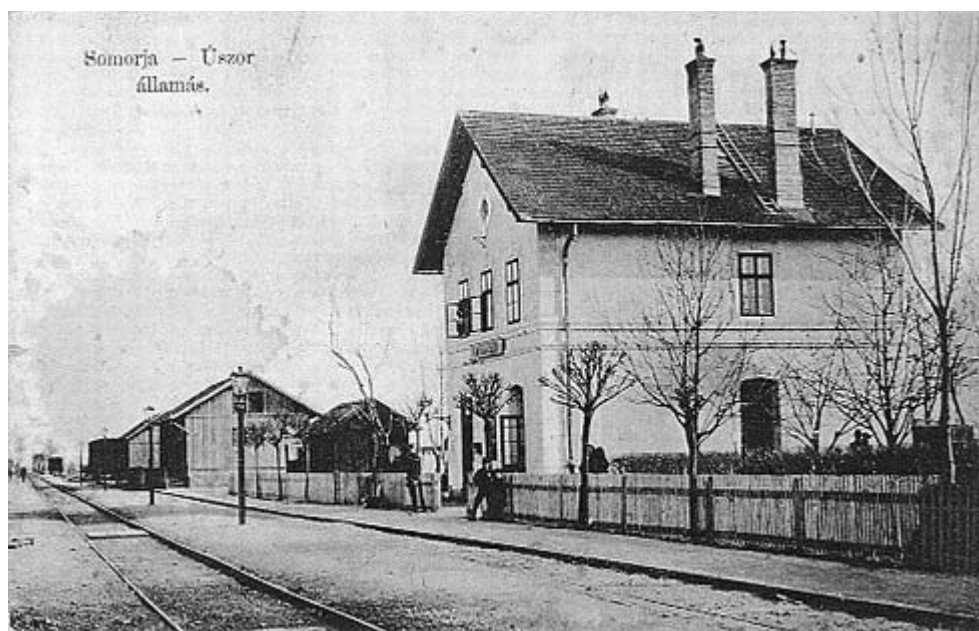
A somorjaiak még 1893-ban elkecseregett küzdelembé kezdtek, hogy a majdani vasút a város közvetlen közelében haladjon, ne pedig az öt kilométerre levő Úszoron keresztül. A város kezdeti lelkesedésében 50 000 forintot ajánlott fel törzsrészcsemeték vásárlására, azzal a feltétellel, hogy a vasútállomás a város határában lesz. Somorja vezetősége ez ügyben a legfőbb fórumokat is felkereste, 1894 elején pedig impozáns nyomtatott *Emlékirattal* fordult a kereskedelmi miniszterhez, melyben elégedetlenségének adott hangot, amiért „ezen vasút építésénél a magánérdek a közérdek elé helyeztetni céloztatott”, mivel városukat mint Felső-Csallóköz egyedüli kereskedelmi központját és járási székhelyét a vasút elkerülné. A város igyekezett olyan érveket felhozni, amelyek azt hangsúlyozták, mennyire fontos Somorja nemcsak a vidék, hanem az egész ország számára is. Sűrűn látogatott hetivásáraitkal, országos marhavásárukkal és gabonapiacukkal, mely főként a kisbirtokosok számára fontos, egyaránt érveltek, de érveként sorakoztatták fel azt is, hogy a város takarékpénztárral és adóhivatallal is rendelkezik. Stratégiai szempontból a városi lakományát említették, kulturális téren pedig polgári iskolájukkal és ipariskolájukkal hozakodtak elő. Az ésszerű érvelés azonban néhány mondat után a gróf Wiener von Welten Rudolf nagybirtokos elleni panasszá változik: „...városunk mellözöttsége kizárólag és egyedül a békei uradalom tulajdonosa, a bécsi Wiener von Welten Rudolf érdekében kifejtett agitáció eredménye, mely uradalom 4000 kat. holdjával, hol legkisebb szeszfőzde, vagy gyártelep sincsen, és Erzsébet pusztai birtokán már amúgy is állomást kap, a Somorja várossal közös érdeket valló gróf Batthyány József úrnak 12 000 holdat meghaladó csallóközi birtokával, és a 4117 kat. hold ingatlanal bíró Somorja r.t.v. (rendezett tanácsú város – Sz. E.) ipari és kereskedelmi forgalmával még csak párhuzamba sem veheti.”¹⁶

A város képviselőtestülete azonban a nyár folyamán – valószínűleg anyagi megfontolásból – megváltoztatta korábbi elképzelését és kompromisszumos megoldást javasolt: ha az úszori állomás a várostól legfeljebb 3,2 kilométer távolságra lesz, 8000 forintért jegyeznek törzsrészvényt. A kereskedelmi minisztérium ennek ellenére az eredeti, Úszor irányában vezetendő vonal mellett döntött. Határozatát a következőképpen indokolta: „a hozzájárulások legnagyobb részéhez azon feltétel kötött, hogy a vasút az eredeti tervezet megtartásával Úszor község irányában vezetetik, s így az építési költségek is ezen feltételek teljesítése mellett szedhetők be.”¹⁷ A miniszteri indoklásból arra lehet következtetni, hogy a város 8000 forintnyi felajánlása nem versenyezhetett a környező nagybirtokosok feltehetően nagyobb összegű ajánlataival.

A somorjaiak e kudarc ellenére sem adták fel, hogy vasútjuk legyen. Lóvonatú vasút építését határozták el a legközelebbi vasútállomás irányában (*Komáromi Lapok* 1895. február 16.). Mivel ez utóbbi terv sem valósulhatott meg, a személy- és teherforgalmat a legközelebbi vasútállomásig, vagyis Úszorig rendszeres kocsijáratokkal oldották meg, sőt, postakocsin is szállítottak a vonathoz utasokat.¹⁸ A somorjaiaknak még húsz évet kellett várniuk arra, hogy az első vonat begördüljön a városba. A Somorja–Úszor helyiérdekű vasutat 1915. december 22-én adták át a forgalomnak (Vasdinnye 1929:382).

A Pozsony–Dunaszerdahely helyiérdekű vasútvonal engedélyét, mely alapján a vasút megvalósulhatott, a kereskedelmi miniszter 1894. december 24-én adta ki a két kérelmezőnek, Sággy Gyulának és Neuschloss Miksának. Az engedélyokirat a tényleges építési tőkét 1 493 000 forintban határozza meg, amelyből 87 200 forintot forgalmi eszközökre kell költeni, 20 000 pedig a tartalékalapba helyezendő. Az engedélyokirat melléklete részletesen szabályozza az építést és a vasúti berendezéseket. A pályán közlekedő vonatok maximális sebességét 40 km/óránban határozza meg. Az alépítményt egy vágányra készíthetik. A két méternél nagyobb nyílású hídszerkezetek csak vasból készülhetnek, kivéve az érsekújvári Duna-ágon átívelő hidat, amelynél a folyó szabályozásáig fakonstrukciót használhatnak. A felépítmények minőségét és méreteit szintén szabályozták. A pálya 1,435 m nyomtávú, a sínek acélból készülhetnek és folyóméterenként nem lehetnek könnyebbek 23,6 kg-nál. Pozsony–Újváros állomásán, mely a Magyar Királyi Államvasutak tulajdona, a vonalat elsőrangú felépítménnyel kell megépíteni, bár itt is tettek némi engedelményt: „Pozsony város állomáson előállítandó elsőrangú vasuti felépítményhez ócska, de még teljesen használható állapotban levő sínek is használhatók.” Pozsony és Dunaszerdahely között a következő állomásokat kellett kiépíteni (a települések elterjedés, mai magyar hivatalos megnevezése zárójelben): Püspöki (Pozsonypüspöki) állomás, Csallóközcsütörtök rakodó-megállóhely, Somorja–Úszor (Úszor) víziállomás, Paka rakodó-megállóhely, Nagylég állomás, Patony (Diósförgepatony) rakodóállomás, Csallóközabony (Nagyabony) rakodó-megállóhely, Dunaszerdahely végállomás.

Az állomásépületek a hévonalak esetében használatos típustervek szerint készültek. A vonal legnagyobb, emeletes állomásépülete Dunaszerdahelyen épült 133,5 m². Kisebb méretű, de emeletes állomásépületet kapott Püspöki, Úszor és Nagylég is. Mindegyik állomás mellé emeltek gabonaszínt, a legnagyobbakat Pakán, Dunaszerdahelyen és Patonyban. Áruraktárak az úszori, pozsonyi, nagylégi és dunaszerdahelyi állomáson épültek. Szénraktárat és mozdonyszínt a két végállomá-



son, marharakodót, hídmérleget és pályafenntartó raktárat Úszoron és Dunaszerdahelyen emeltek. Minden állomásépülethez, felvételi épülethez, őrházhoz és mozdonyszínhöz különálló árnyékszék, kút, szemétkerem, gazdasági udvar és kenyérsütő kemence tartozott (*Magyarországi... 1895/I.:406–435*).

Az állami támogatás a következőképpen oszlott meg: a posta szállításáért az állam 50 évig 4800 forint átalányt fizetett, a helyi érdekű vasutakat támogató alapból pedig 50 éven keresztül évente 5000 forintot határozott meg kifizetni. Az állami támogatás az egész tőkének így csupán a 11,4%-át jelentette. A koncessziós engedély kiadását a miniszter azzal indokolta, hogy a Csallóköz lakossága nehéz gazdasági helyzetével a gyakori árvizek mellett a lassú és nehézkes dunai folyami közlekedés miatt sem képes megbírkózni (*Vasúti és... 1895. március 3.*).

A 43,6 km-es Pozsony–Dunaszerdahely vasutat nagy ünnepség keretében 1895. augusztus 22-én adták át a forgalomnak. A meghívott vendégek – akik közül a kormányt Stettina József miniszteri tanácsos, az építővállalatot Freund Henrich tulajdonos és Schreiber József mérnök, Pozsony vármegyét Klempa Bertalan alispán képviselte – Pozsonyból kiindulva vonaton érkeztek Dunaszerdahelyre. Közben ellenőrizték a pályaszakasz építményeit, amelyekkel a feljegyzések szerint nagyon elégedettek voltak. Főként azok „eleganciá”-ját dícsérték. A delegáció fél háromkor érkezett Dunaszerdahelyre, ahol átadta a vasutat az utazóközönségnek. A város nevében a jegyző mondott ünnepi beszédet, aki arra kérte a vasút vezetőségét, hogy biztosítsanak a város lakóinak és a környékbelieknek kedvezményes tarifákat. Az első út tiszteletére a pozsonyi Zöld fához címzett fogadóban nagy ünnepélyt tartottak (*Pressburger... 1895. augusztus 23.*).

A Komárom–Dunaszerdahely vonal építése

A csallóközi vasút egyik legnagyobb kezdeményezője Ordódy Pál volt, aki 1884 és 1892 között az Udvardi járás országgyűlési képviselője volt. Hivatali idejének lejárta után bagotai központú családi birtokain gazdálkodott és aktívan részt vett Komárom vármegye közéletében is (Borovszky 1907:349).

Ordódy először 1893-ban kért előmunkálati engedélyt az egész, tehát a Pozsony–Dunaszerdahely–Komárom vasútszakaszra (*Komáromi Lapok 1893. augusztus 19.*). Következő kérvénye és előmunkálati engedélye ugyanerre a vonalra 1895-ből származik, amikor pedig már nyilvánvaló volt, hogy a Pozsony–Dunaszerdahely szakasz önállóan épül meg.¹⁹ Ezután kezdeményezte a Komárom–Dunaszerdahely vonal megépítését, az engedélykíratot viszont már nem neki adta ki a minisztérium. Időközben ugyanis változás történt: „Ordódy Pál és érdektársai az előmunkálati engedélyt az ezzel kapcsolatos jogok és kötelezettségekkel egyetemben Freund Henrik és fia budapesti cégre ruházta át.”²⁰ Valószínű, hogy Ordódyék az előmunkálati engedélyüket eladták, hiszen gyakori volt ez a fajta üzletelés. A Dunántúlon például az ebben az időszakban épült vicinálisok közül tizenkettő előmunkálati engedélye cserélt ily módon gazdát (Majdán 1993:90).

Az anyagi fedezet megszerzése itt is hasonlóképpen történt, mint a pozsony–dunaszerdahelyi vasút esetében. Az építetők az érdekelt helységek törvényhatóságait és birtokosait szólították fel törzsrészvény jegyzésére. Komárom vármegyét Ordódy 100 000 forint megszavazására kérte fel, amit a megyei közgyű-

lés el is fogadott (*Komáromi Lapok* 1893. október 28.). Erre a célra a megye az Első Hazai Pesti Takarékpénztártól vett fel hitelt állami értékpapírok formájában 5,1%-os kamatra. A vasútépítést támogató községek részére is a megye vette fel a szükséges hitelt, mivel azt alacsonyabb kamatra kaphatta, mint a községek (*Komáromi Lapok* 1896. szeptember 19.).

Az építők Komárom városától is ugyanekkora támogatást kértek, amit a város jóvá is hagyott (*Komáromi Lapok* 1893. szeptember 30.). Álláspontjukat azzal indokolták, hogy a vasút kedvezően fog hatni a város fejlődésére, mivel a Csallóköz falvai így szorosabb kapcsolatba kerülhetnek Komárommal, miáltal a város forgalma is növekszik (*Komáromi Lapok* 1893. október 7.). A városi képviselő-testület a csallóközi vasút részére megszavazta a 100 000 forintot, s ugyanekkora támogatást hagyott jóvá a MÁV által tervezett Komárom–Érsekújvár vasút részére is (*Komáromi Lapok* 1893. október 14.). A belügyminiszter azonban az összesen 200 000 forint vasúttámogatást – a város negyvenezer forintos költségvetési hiánya miatt – nem hagyta jóvá, és elrendelte, hogy az összeget a felére csökkentsék. Ezt a város meg is tette, de most már a támogatásokat nem egyenlően osztotta meg a két vasút között. A csallóközi vasútnak 75 000, míg az érsekújvárinak csupán 25 000 forintot ítélt meg, azzal az indoklással, hogy az utóbbi vasutat annak stratégiai fontossága miatt az állam is támogatja (*Komáromi Lapok* 1894. augusztus 18.).

Pozsony a város rossz anyagi helyzetére hivatkozva csupán 10 000 forintot ígért,²¹ a vármegye azonban a kezdeti 30 000 forintot 70 000-re emelte (*Komáromi Lapok* 1895. április 6.). Győr vármegye 4000, Komárom vármegye 100 000, Komárom 75 000, az érdekelt községek pedig 181 450 forint értékben jegyezték törzsrészcsemet, tehát a helyi érdekeltség összesen 440 450 forinttal támogatta az építést.²² Az állam 202 000 forint értékű törzsrészcsemet jegyzett, a posta szállításáért 5800 forint ötven éven át fizetendő átalányt, a helyiérdekű vasúti segélyalapból 86 000 forint hozzájárulást engedélyezett. A Komárom–Dunaszerdahely vasút tényleges építési és üzletberendezési költségét 1 760 000 forintra tervezték, ez pályakilóméterenként 32 897forintot tett ki. A tervezett összeg 65%-át a törvény értelmében elsőbbségi részvények kibocsátásával kellett fedezni. A miniszter a költségek nagyságát reálisnak ítélte, azzal az indoklással, hogy „a vonal mentén elterülő földek vételára magas, a kavics csak nagyobb távolságból nyerhető, a gyakori árvizek miatt jelentékeny pályaeemelésekre és hídépítésekre van szükség.”²³ A pályakilóméterenkénti 32 897 forint alatta maradt a magyarországi helyiérdekű vasutak átlagos építési költségeinek. Megállapítható tehát, hogy a Komárom–Dunaszerdahely vasút országos viszonylatban olcsón épült meg, amihez nyilván a táj síkvidéki jellege is hozzájárult.²⁴

A megígért támogatások kifizetésének időpontja gyakran okozott nézeteltérést az építők és a támogatók között. Az építők az összeget a munkálatok megkezdése előtt szerették volna megkapni, míg a törvényhatóságok csak a vasút megépülése után akartak fizetni. Végül általában kompromisszumos megoldások születtek. A komáromi városi közgyűlés például úgy határozott, hogy az összeg felét az alépitmények, másik felét pedig a fel- és magasépitmények elkészítése után fizeti ki (*Komárom... 1895. december 18.*). Komárom vármegye úgy határozott, hogy a megszavazott 100 000 forintot az építési munkálatok állásának megfelelően három részletben folyósítja (*Komárom... 1896. április 1.*).

A Komárom–Dunaszerdahely vasút tervezett vonalának első közigazgatási bejárása valószínűleg nem járt eredménnyel, ugyanis a kereskedelmi miniszter közigazgatási pótbejárást rendelt el.²⁵ Az építés megkezdése előtt még egy pótbejárás történt, ugyanis a Pozsony megyei érdekeltség már 1895 elejétől szerette volna keresztülvinni, hogy a vasutat ne Ekecs és Nyárasd felé, hanem Nagymegyertől kiindulva Bős és Várkony irányában építsék. Az érdekeltek hajlandóak lettek volna a terepviszonyokból adódó többletköltségeket is magukra vállalni (*Komáromi Lapok* 1895. április 6.). E változat útvonalát 1896. március 19-én járták be (*Komáromi Lapok* 1895. március 21.), de az építés végül mégis az eredeti tervek alapján indult meg.

A helyiérdekű vasutak építésénél az építők és az érintett települések között gyakran okozott viszályt a kisajátítási eljárás. Hogy a kisajátítás ne hátráltassa az építkezést, 1881-ben törvénnyel szabályozták, hogy az építővállalat a vasútépítéshez szükséges földterületet a tulajdonos beleegyezése nélkül is birtokba vehesse, s az így lefoglalt földek árát később bírósági úton állapítsák meg (*Magyar...* 1896). A komáromi birtokosok 1896 tavaszán kezdték meg az egyeztetést a vállalat főmérnökével. Megállapodásuk szerint „a csak részben megvásárolt földbirtok négyszögölérért 1,5 forintot, míg a teljes egészében megvett földbirtok négyszögöléréért 1 forintot fizetnek” (*Komáromi Lapok* 1896. április 4.). A túl magas árak miatt azonban ekkor nem jött létre az adásvétel. A komáromiakkal folyó kisajátítási tárgyalások még az 1896-os év őszére sem fejeződtek be (*Komáromi Lapok* 1896. szeptember 12.).

A kereskedelmi miniszter 1896. április 13-án adta ki a komárom–dunaszerdahelyi hévre az engedélyokiratot (*Magyarországi...* 1896/I.:968–997). Eszerint az 1 760 000 forint tényleges építési tőkéből forgalmi eszközökre 707 000 forintot kell költeni. A vonal műszaki paraméterei megegyeztek a pozsony–dunaszerdahelyi szakasz paramétereivel, állomásai pedig a következők voltak (a települések eltérő, mai magyar hivatalos megnevezése zárójelben): Komárom víziállomás, Őrsújfalu rakodóállomás, Csallóközarányos állomás, Ekel rakodóállomás, Tany állomás, Lak (Lakszalkállás) rakodóállomás, Nagymegyér víziállomás, Ekecs rakodóállomás, Istál–Nyárasd (Alistál és Nyárasd) állomás, Albár rakodóállomás, Dunaszerdahely rakodóállomás.

Az állomásépületek közül az emeletes komáromi volt a legnagyobb, összesen 173,5 m² alapterületű. Emeletes állomás épült még Tanyon, Nagymegyeren, és Istál–Nyárasdon. Az engedélyokirat elrendelte a dunaszerdahelyi csatlakozóállomás átalakítását, továbbá áruraktár létesítését Komáromban, Tanyon, Nagymegyeren, Istál–Nyárasdon, illetve marharakodó építését Komáromban és Nagymegyeren. Az utóbbi helyen szénraktárt is emeltek. Gabonaszínt minden állomás mellett emeltek. A komáromi állomáson két mozdony számára épült mozdonyszín (*Magyarországi...* 1896/I.:968–997).

Az engedélyes Freund Henrik és fia cég 1896. május 3-ára hívta össze a Komárom–Dunaszerdahely helyiérdekű vasút részvénytársaságának alakuló közgyűlését Budapesten.²⁶ A közgyűlésen, amelyet Sárközy Aurél, Komárom megye főispánja vezetett, megalakult a „Komárom–Dunaszerdahelyi helyi érdekű részvénytársaság”. Megalapítója az előmunkálati engedély tulajdonosa, a Freund Henrik és fia cég, amely a részvénytársaságra ruházta át a vasúttal kapcsolatos minden jogát és kötelességét.

Az alapszabályzat a társaság alaptőkéjét 2 082 600 forint névértékben határozta meg. A tőke biztosításához 6160 darab 100 forint értékű törzsrészcseget és 14 666 ugyanilyen értékű elsőbbségi részecset bocsátottak ki. Komárom vármegye 100 000, Komárom városa 75 000, Pozsony vármegye 70 000, Pozsony városa 10 000, Győr vármegye 4000 forint értékben jegyezhetett törzsrészcsegeket, míg további 155 000 forint névértékű törzsrészcseget az egyes községek, társaságok és magánszemélyek kaptak támogatásuk arányában.²⁷

Az építkezés a kedvezőtlen időjárás, vagyis a márciusi esőzések és áradások miatt csak a tervezettnél később, 1896 májusában kezdődhetett. Az építést az engedélyes Freund Henrik és fia cég végezte Schreiber József főmérnök vezetésével (*Komáromi Lapok* 1896. november 14.). A komáromiak elégedettek voltak, amiért az asztalos-, lakatos- és mázoló munkákra a fővállalkozó túlnyomórészt helybéli iparosokat szerződtetett (*Komáromi Lapok* 1896. március 21.). A munka gyors üteméről az építkezés megkezdése után másfél hónappal megjelent tudósításból alkothatunk képet. A *Komáromi Lapok* június 20-án így ír az építkezésről: „A Komárom–Dunaszerdahelyi vasút munkálatai nagyban folynak, s a töltések Komáromtól Ekelig teljesen elkészültek, s tovább egész Szerdahelyig is befejezést nyernek a földmunkálatok két hét alatt. Most az egész vonalon kőművesek dolgoznak, s az épületeket készílik, melyek java része már szintén tető alá került. Komáromnál mint végállomásként itt a Kis-Ér mellett már áll a felvételi ház, áruraktár, gabonaszín, fűtőház, gépjavító, őrház stb., s ez időszertint szállítják a talpfákat és Salgótarjánból a síneket (*Komáromi Lapok* 1896. június 20.).”

Az építés megkezdése után az is előfordult, hogy egyesek az eredeti tervek megváltoztatását kérték. Lak község azzal a kérelemmel fordult a megyéhez, hogy az állomás a községhez közelebb épüljön meg, de kérelmüket azzal az indoklással, hogy a vonal már csaknem elkészült, a bizottság elvetette (*Komáromi Lapok* 1896. július 18.). Július közepén már a sínlerakás is megindult.

Az építkezés során, még a vasút hivatalos átadása előtt két halálos kimenetelű baleset is történt. A vonat halálra gázolta az ekecsi szolgabíró (*Komáromi Lapok* 1896. október 24.), Nagymegyer és Lak közt pedig két mozdony összeütközésekor a teljesen összeroncsolódó kisebbik mozdony huszonkét éves fűtője, a füssi Bozóki András súlyos sérüléseket szenvedett, amelyekbe később belehalt (*Komáromi Lapok* 1896. október 24.).

A vonal közigazgatási bejárását nagy ünneplés közepette 1896. november 16-án tartották. Komárom és Pozsony vármegye küldöttei vonattal érkeztek Dunaszerdahelyre. A komáromi delegációt a főispán, Sárközi Aurél képviselte, aki a vasúti részecsetársaságnak is előkelő tagja volt. A komáromi küldöttség vonata háromnegyed tízre érkezett Dunaszerdahelyre, s útközben csak Lakon állt meg, ahol Balog Kálmán országgyűlési képviselő szállt fel. A városban „a szépen földíszített indóház előtt egybegyűlt nagy közönség éljenzésekkel, cigányzenével fogadta a komáromiakat, kikhez a dunaszerdahelyi főszolgabíró intézett üdvözlő szavakat. [...] Rövid negyedóra múlva a pozsonyi küldöttség vonata is berobogott Dunaszerdahelyre. A műtanrendőri bejárásra kiküldött miniszteri titkár, Képeesi Árpád és más miniszteri hivatalnokok érkeztek a vonattal. Az építövállalatot Schreiber József mérnök képviselte” – írja a *Komáromi Lapok* (*Komáromi Lapok* 1896. november 21.). A dunaszerdahelyi állomás megvizsgálása után a delegáció délelőtt tizenegykor felszállt a dísz-

vonatra, amely fél négyre ért Komáromba. A városban Tátray József polgármester üdvözölte a küldöttséget. A miniszteri megbízott megállapította, hogy a pályát kitűnő állapotban találta, ezért átadja a forgalomnak. Az ünnepség fényét növelte, hogy a millenáris rendezvénysorozat részét képezte.

A csallóközi vasút története a megnyitástól 1918-ig

A menetrenddel már közvetlenül a Pozsony–Dunaszerdahely vasútvonal megnyitása után adódott néhány probléma. A panaszosok azt nehezményezték, hogy vasúton a postaszállítmányok később jutnak el a Csallóközbe, mint korábban, a korszerűtlenebb kocsijáratokkal. Emiatt a posták nyitvatartási idejét is meg kellett változtatni (*Komáromi Lapok* 1896. november 21.).

Az 1897-es menetrendből (*Nyári menetrend* 1897) – amelyben már mindkét pályaszakasz szerepel – megtudjuk, hogy a vasútvonalon teher- és személyvagonokat is tartalmazó vegyesvonatokat állítottak forgalomba. Az egész Pozsony–Komárom vonalon oda-vissza egy vonatpár közlekedett, akárcsak a Pozsony–Dunaszerdahely és a Dunaszerdahely–Komárom szakaszokon. A vonatok maximális sebességét az engedélyokirat 40 km/h-ban határozta meg, ám a tényleges, vagyis utazási sebesség ennél jóval kisebb volt: a Pozsony–Komárom szakaszt a szerelvények átlagosan 17 km/h sebességgel tették meg. Például a reggel 7.50-kor induló vonat délután egy órára ért Komáromba. A lassúság oka elsősorban nem a műszaki fejletlenségben, hanem a vegyesvonatok rendszerében keresendő. A szerelvények ugyanis a teheráru ki- és berakása miatt kénytelenek voltak egy-egy állomáson huzamosabban vesztegelni.

A komáromiak már közvetlenül a vasút átadása után tiltakozni kezdtek a menetrend ellen, mivel a Komáromból Dunaszerdahelyre utazók nem tudtak még aznap vonattal visszatérni Komáromba (*Komáromi Lapok* 1896. november 28.). A MÁV csupán 1899-ben tett eleget követelésüknek, azzal, hogy eggyel bővítette a járatok számát. Az új vonatot kora reggel indították Komáromból, tizenegy órára ért Pozsonyba, és délután kettőkor indult vissza Komáromba. Ezzel megoldódhatott a postaszállítási és a komáromiak igényeit is kielégítették, hiszen délután Dunaszerdahelyről vissza tudtak utazni Komáromba. A Pozsonyból induló esti vegyesvonatot személyvonattal helyettesítették, így az utazás ideje egy órával rövidült (*Útmutató* 1899:52).

Az 1899-ben megállapított menetrend jónak bizonyulhatott, mert a következő években lényegében nem változott, csak az 1902-es menetrendben eszközöltek egy fontosabb módosítást. Ekkor ugyanis a reggel 9 óra előtt Dunaszerdahelyről Pozsonyba induló vonat indulási idejét feltűnően korai időpontra, 4.50 órára tették (*Útmutató* 1902:71). Ezzel lehetővé vált, hogy a csallóközi áru időben eljusson a hagyományos felvevőpiacokra, tehát már reggel Pozsonyban és – Hegyeshalmon keresztül – a délelőtti órákban Bécsben lehessen. Felmerül a kérdés, hogy e kora reggeli járat indítása mennyiben ösztönözte a csallóközieteket pozsonyi munkavállalásra, vagyis arra, hogy naponta a városba ingázzanak. A következő évben a vasút Dunaszerdahely–Komárom szakaszán hajtottak végre hasonló módosítást. A reggeli vonat 1903-tól hajnali ötkor indult Dunaszerdahelyről. Ezzel a Csallóköz szívéből is már nyolc előtt Komáromba lehetett jutni (*Téli menetrend* 1903:104–105).

Az évek során a vasútvonal állomásai sem maradtak változatlanok. Új megállóhelyeket hoztak létre, néhányat pedig átneveztek. Az első ilyen változás 1899-ben következett be. Tany állomása ezentúl Tany–Nemes-Ócsa néven szerepel, Nagymegyér és Lak között pedig egy új megállóhely létesült: Bogyá–Gellér (*Útmutató* 1899:52). A Nagylég és Patony közötti Szentmihályfán 1902-től állt meg a vonat, továbbá feltételes megállóhelyként létrejött a vereckyei 3-as számú őrház és a komáromi földművesiskola 3. őrháza (*Útmutató* 1902:71). 1912-től Enyed–Pusztán volt feltételes megálló, 1917-től mint új állomás szerepel Csölle–Püspöki és Misérd között (*Útmutató* 1917:77). A vonalon magánrakodók is létesültek.

A vasútvonal mindkét szakaszát a MÁV működtette, ami a helyi érdekű vasutak üzemeltetésének legelterjedtebb módja volt. A MÁV összesen 13 ezer km hévonalat kezelt, ami lehetővé tette az egységes üzemeltetést és a menetrendek egyeztetését, hátránya volt viszont a lassúbb ügyintézés. A részvénytársaságok elveszítették beleszólásukat a vasút ügyeibe. A MÁV saját személyzettel és saját költségén üzemeltette a vasutat, amelyért a részvénytársaság önköltséget térített. Mivel ez az összeg csak részben fedezhette az üzemeltetési költségeket, az egyre növekvő hévhálózat a MÁV-nak egyre nagyobb ráfizetést jelentett. Ez a fajta elszámolás viszont lehetővé tette, hogy a hév részvénytársaság részvényei jövedelmezzenek (Horváth 1997:47–49). Amikor tehát a részvénytársaság gazdálkodását vizsgáljuk, nem a vasút tényleges kiadásait és bevételeit látjuk, csupán magáét a részvénytársaságét. Az adatokat így nem szabad túlértékelni, a részvények után fizetett osztalékok nagysága azonban általában a vállalkozás sikerességéről, illetve sikertelenségéről árulkodik.

A Pozsony–Dunaszerdahely vasút elsőbbségi részvényire már az első teljes üzletévben (vagyis az 1896-os évre) 4%-os osztalékot tudtak fizetni.²⁸ A részvények az 1899-es évben érték el az engedélyokiratban is rögzített 5%-os kamatot,²⁹ s ezt a szintet a két vasúti részvénytársaság 1902-ben bekövetkezett egyesítéséig megtartották. A vasút fő forgalmát a gabonafélék és örlemények képezték. Szénből, takarmányból, trágyából és építőanyagból is jelentős mennyiséget szállítottak, bár nagyságrendekkel kevesebbet, mint gabonából. A vasútvonalon szállított cukorrépa mennyisége is gyorsan növekedett, de csak 1901-re érte el a gabona mennyiségét. A forgalom az 1898-as üzletévtől kezdett igazán növekedni, amit az igazgatóság a díj szabási intézkedésekkel magyarázott: „A legnagyobb fellendülés azon árukban állott be, melyeknél legjobban kell a vízi versennyel küzdenünk, és melyekre tett díj szabási intézkedéseink leginkább vonatkoztak.”³⁰ Mivel a vonalon főként mezőgazdasági terményeket szállítottak, a szállított mennyiség az évi terméshozamtól is függött, illetve állandóan számolni kellett a folyami szállítás konkurenciájával.

A hosszabb pályaszakaszú és nagyobb építési költséggel épült Komárom–Dunaszerdahely vonal első öt éve kevésbé volt sikeres. A vonalszakaszt már az első teljes üzletévben nagy árvíz károsította, ezért a forgalom egy teljes hónapig szünetelt. Az elsőbbségi részvények így csak 0,5%-kal kamatoztak.³¹ A következő évben némi fellendülést hozott, hogy a szállítási díjak csökkentésével a folyami hajózástól sikerült a forgalom egy hányadát elhódítani, de a MÁV az árvízi rongálások helyreállítási költségeként 16 056 forintot számított fel a részvénytársaságnak. Az összeg nagysága ellen a részvénytársaság fellebezett, s egy részét az építővállalatra hárította. Elsőbbségi részvényeinek kamatai csak 1,4%-osak voltak,³² s ez tovább csökkent. A visszaesést az 1899-ben ismételt bekövetkezett árvíz idézte elő, ami

miatt a vasút üzemeltetését újból hosszú időre fel kellett függeszteni. Főként a szénszállítás csökkent, mivel a szénszállítmányokat vízi útra terelték.³³ Bár az 1901-es évben a vasút már fennakadás nélkül működött, s a szállítmányokban némi növekedés is beállt (a legszembetűnőbbben a cukorrépa mennyisége nőtt: 1547 tonnáról 10 404 tonnára), az elsőbbségi részvények szelvényeit csak 1,5%-kal váltották be.

A két vonal forgalmát összehasonlítva megállapítható, hogy az 1901-es üzletévben a Pozsony–Dunaszerdahely szakaszon kétszer annyi árut és másfélszer több utast szállítottak, mint Komárom és Dunaszerdahely között. Mindkét szakaszon főként mezőgazdasági terményeket és termékeket szállítottak, míg azonban a Komárom–Dunaszerdahely vonalon a mennyiség szempontjából az első helyen a cukorrépa, másodikon a takarmányfélék, harmadikon pedig a gabonafélék szerepelnek, a Pozsony–Dunaszerdahely szakaszon a gabonafélék vezetnek, azokat pedig a cukorrépa, a takarmány és a szén követi.³⁴ A különbségek oka feltehetőleg abban keresendő, hogy a Komárom–Dunaszerdahely vonal számára a komáromi kikötő nagyobb konkurenciát jelentett. A folyami teherhajózás ugyanis továbbra is képes volt megőrizni pozícióit a gabona- és szénszállítás terén, ám a Csallóköz belsejéből könnyebb volt elérni a vasutat, s ez elsősorban a Pozsony–Dunaszerdahely szakasznak kedvezett.

A Komárom–Dunaszerdahely szakasz természetes folytatását képezte az egy évvel korábban megépült Pozsony–Dunaszerdahely vonalnak, így a Komárom–Dunaszerdahely vasút részvénytársaságának első éves jelentésében jogosan merült fel a két pálya hivatalos egyesítésének kérdése.³⁵ Az egyesítésről folyó tárgyalások nehezkésen haladtak és csak 1901-ben fejeződtek be. A fúziót azzal indokolták, hogy az egységes díjszabásokkal a szállítási díjakat is olcsóbbá lehet tenni, továbbá, hogy a nagyobb társaság nyomatékosabban igényelhet jobb menetrendeket. A megállapodás egyik legfontosabb részét a nyereség elosztásának feltételei képezték. Mindkét vonal törzsrészvényei helyett újakat adtak ki. A Pozsony–Dunaszerdahely vasút törzsrészvényeit az A, a Komárom–Dunaszerdahely vasútét a B sorozatúakkal cserélték fel. A megállapodás nyilván a Komárom–Dunaszerdahely vonal kis nyereségessége miatt a Pozsony–Dunaszerdahely hév érdekeit helyezte előtérbe.³⁶ Az egyesülés mindkét részvénytársaság számára előnnyel járt. A Pozsony–Komárom vonal társasága elkezdhette törzsrészvényei osztalékainak kifizetését, ami főképp a törzsrészvényeket jegyző településeknek és megyéknek jelentett hasznot. A Komárom–Dunaszerdahely vasút számára az volt az egyesülés legnagyobb hozadéka, hogy egy nyereségesebb részvénytársasághoz csatlakozott, miáltal az elsőbbségi részvények osztalékai is emelkedhettek.

A két társaság a kormány jóváhagyásával az 1902-es üzletévtől egyesülten működött, igaz, ideiglenesen még az engedélyokiratok egyesítése nélkül. Az egyesülésnél a Pozsony–Dunaszerdahely vasút részvénytársasága játszotta a fő szerepet, amely mintegy bekebelezte a másikat.³⁷ A két társaság az egyesítést és a két külön társaság megszűnését az 1902. május 30-án tartott együttes közgyűlésen határozta el, amelyen egyben a „Pozsony–Komáromi egyesült helyi érdekű vasút részvénytársaság” is megalakult. Az engedélyokiratok egyesítését az 1904. évi XXIX. számú törvénycikkely tette lehetővé. A jogszabály a társaság üzemberendezési tőkéjét 6 506 000 koronában állapította meg, ami lényegében a két jogelőd tőkéjének együt-

tes összege. Az új részvénytársaság alaptőkéjét nem emelték meg, mert az egyesítés nem vont maga után semmilyen új építkezést (*Magyar...* 1905:166–177). A két társaság még a közös engedélyokirat megjelenése előtt, 1903. augusztus 1-jével egyesítette, pontosabban mérsékelte a díjszabásait. Olcsóbbá váltak a szolgáltatások, és megkezdhették az A típusú törzsrészvények osztalékainak kifizetését.³⁸

Az egyesülés hivatalos évében, 1904-ben, a szállításban s ezáltal a bevételekben is csökkenés mutatkozott, amit az igazgatóság a rossz természettel magyarázott. 1905-től a bevételeket már az adók is terhelték, mivel 1905. május 1-jén lejárt a vasút számára a szállítási adómentesség, a MÁV üzemeltetési hányadként a bruttó bevétel 51,5%-át kapta.³⁹

A vasút jövedelme az 1904-es mélyponttól kezdve fokozatosan nőtt. Az elsőbbségi részvények növekvő osztalékai mellett a szállított mennyiség minden fuvarozott áruajtánál növekedett, egyedül a cukorrépánál csökkent. A következő mélypont 1908-ban következett be az összes áruajtánál, amit az igazgatóság a gyenge természettel magyarázott.⁴⁰ A csallóközi vasúti teherszállításban 1908 után nagy konjunktúra figyelhető meg, mivel sokszorosára nőtt a cukorrépa és egyéb mezőgazdasági termények mennyisége. A növekedésnek köszönhetően az elsőbbségi részvények 1912-ben elérték az 5%-os kamatozást, s az A sorozatú törzsrészvények 2,6%-os osztalékkifizetése után jutott még az elsőbbségi részvények osztalékhatárlékának törlesztésére is, amit a következő években még emelni is tudtak.⁴¹

A növekvő forgalom előidézte pótberuházások felemésztették a vasút tartalék-alapját, ezért az 1912. december 20-án tartott közgyűlésen az alaptőke megemelését határozták el. A kereskedelmi minisztérium az alaptőke 500 000 koronával, tehát 7 006 000 koronára való emelését engedélyezte.⁴² Az ehhez szükséges anyagi eszközöket az Eisenbahn-Rentenbank frankfurti bank bocsátotta a részvénytársaság rendelkezésére.⁴³ Az 1913-as év rendkívül kedvező szállítási eredményeit jelentősen befolyásolta, hogy az 1912-ben megtermelt cukorrépa egy részét csak ebben az évben szállították a cukorgyárakba. A jövedelem növekedéséből 2,5%-ot fordítottak az elsőbbségi részvények osztalékpótlására.⁴⁴

A vasútvonal üzemeltetését és gazdálkodását az első világháború is nagyban befolyásolta. Az 1915. év végére a vonalhoz csatlakozó Somorja–Úszor helyiérdekű vasúton is megindult a forgalom, amelynek építéséhez az úszori állomás bővítésével a csallóközi vasút részvénytársasága is hozzájárult. A háborús években fokozatosan csökkent a szállított áru mennyisége, ami leginkább a két legnagyobb áruajtánál, a mezőgazdasági terményeknél és a cukorrépánál figyelhető meg. A kiesést a katonai szállítmányok és a személyforgalom növekedése és a háború vége felé bekövetkezett sorozatos viteldíjemelések ellensúlyozta. A háborús konjunktúrát ezen a szakaszon a vonal mentén létesült fogolytáborok is segítették.⁴⁵ Az 1918-as üzletévről már csak hiányos jelentést tudott tenni az igazgatóság. A csallóközi vasút a megalakuló Csehszlovákia területére került.

A vasúti részvények kamatai – összehasonlítva a többi hév bevételeivel – átlagosnak tekinthetők. A vasútépítésbe fektetők nem várhatták pénzüik nagy kamatozását, a törzsrészvény-tulajdonosok helyzete pedig még bizonytalanabb volt. A csallóközi vicinális nem tartozott a legrosszabbul működő helyiérdekű vasutak közé, különösen a háború előtti években és a háború alatti konjunktúra esztendeiben volt sikeres.

A vasút hatása a térség fejlődésére

A vasúti közlekedésnek a régióra gyakorolt konkrét hatásait nehéz a térség általános fejlődésétől elszigetelten megragadni. A társadalmi és gazdasági folyamatokat ugyanis számos tényező befolyásolja, amelyek bizonyos fokig egymással is kölcsönhatásban vannak, s közülük a közlekedés fontos, ám nem egyedüli tényező.

A mezőgazdasági termelés a mai Dél-Szlovákia területén éppen a tárgyalt időszakban vált egyre inkább belterjessé. Komárom megyében a termesztett cukorrépa mennyisége 1912-re az 1901–1905 közti időszak átlagos termésmennyiségének több mint hétszeresére emelkedett. Pozsony megyében ez a növekedés háromszoros volt, mivel itt már 1901 és 1905 között is magas hozamokat értek el (*Magyar Statisztikai... 1924:276, 282*). Ehhez a nagy fellendüléshez minden bizonnyal a vasúti szállítás lehetősége is hozzájárult (Holec 1991:94).

A terület mezőgazdasági termelésének fejlődése és a vasúti forgalom fellendülése kölcsönös hatásban állt egymással és egymást feltételezte. Míg a vasút segített a mezőgazdaság belterjessé válásában, a megnövekedett mezőgazdasági termelés a vasúti forgalom növekedését idézte elő és ösztönzőleg hatott a vasútfejlesztésre is. A régió kereskedelmében a vasút hatása főként abban mutatható ki, hogy e vicinális és a hozzá csatlakozó főbb vonalak iránya egyben az áru áramlásának irányát is meghatározta. Az állam a tarifakedvezmények kiadásával próbálta befolyásolni, hogy milyen legyen a szállítás iránya. A kedvezményeket bizonyos árufajtákra és meghatározott célállomásokra adták. A Csallóköz kereskedelmét főképp nyugatra, Bécs és Pozsony felé irányították. Ebben nyilván szerepet játszottak a hagyományosan kialakult piacok, hiszen Bécset vízi úton már a vasút kiépülését megelőzően is viszonylag könnyen el lehetett érni. A romlandó élelmiszereket, például a tejet és a vaját azonban csak a vasúti forgalom megindulásával lehetett eljuttatni a távolabbi bécsi és más piacokra.⁴⁶

Az ipar fejlődését a vasút a Csallóközben lényegesebben nem mozdította elő, csupán egy nagyobb üzem épült a vonal mellett. Fiedler János 1898-ban 300 000 korona befektetéssel Nagytanyon lenkikészítőt hozott létre. A gyár részére Komárom vármegyében (főként a Csallóközben) 1000 holdon termesztették a lent. Fiedler külföldre is szállított (Borovszky 1895:265), de 1905-től Komáromban lenfonót is üzemeltetett (Borovszky 1907:238).

A vasútnak a lakosságra csak közvetett hatása lehetett. Mivel nem indult meg az iparosodás, a lakosság továbbra is a mezőgazdaságból élt. A népesség száma sem ugrott meg a vasút mentén, hanem továbbra is az addigi ütemben növekedett. A csallóközi településeken csak Dunaszerdahelyen volt nagyobb számú vasúti alkalmazott, ahol a közlekedésben foglalkoztatottak száma (beleértve más közlekedési módokat is) 1910-ben 59 fő volt (*Magyar Statisztikai... 1913:974–975*). A vasút közelebb hozta a civilizációt, és egyszerűbb összeköttetést tett lehetővé két megye székhelyei és települései között. A többi vicinálishoz hasonlóan elsősorban helyi és regionális érdekeket szolgált, de két megyeszékhely összekötésével a megyék közti jobb kommunikációt is elősegítette. A lakosság fokozatosan hozzászokott a vonatáshoz.

Erdősi a vasútépítések második szakaszában épült mellékvonalak jelentőségét – a nemzetközi közlekedést és a gazdasági érdekeket szolgáló fővonakkal ellentét-

ben – „területfeltáró” szerepükben látja. S bár e vonalak nem voltak képesek „saját dinamikájú fejlődési folyamatokat kiváltani”, mégis „a mellékvonalhálózat összekötötte a korábbi kis hordképességű, fogatolt helyközi közlekedés távolsági korlátait, valamint az előbbire strukturálódott, alapvetően autark mikroregionális vonzaskörzeti rendszert, lehetővé tette, hogy az új közlekedési viszonyokon belül kedvező helyzetbe került települések közül a legéletképesebbek váljanak az új, nagyobb területű vonzaskörzetek központjaivá.”⁴⁷ A Csallóköz esetében új regionális központok létrejöttéről nem beszélhetünk, mivel a vasút eleve a már meglévő központokat kötötte össze, de minden bizonnyal tovább erősítette azok pozícióit.

Erdősi másutt arra is rámutat, hogy míg a vasúti fővonalak mellett fejlődő térségek alakultak ki (népességkoncentrációval, a munkaerő drágulásával), a vasút nélküli térségek pedig visszafejlődtek vagy elmaradtak (elvándorlás, visszafejlődő termelés), addig a mellékvonalak mentén stagnáló vagy gyéren fejlődő területek alakultak ki. E területeken (mint a csallóközi vasút mentén is) nem növekedett a lakosság száma, csupán stagnált, de nőtt a lakóhely értéke, a térség pedig stagnált vagy enyhén fejlődött (Erdősi 1991:91–101). A Csallóköz fejlődését és Erdősi téziseit egybevetve megállapítható, hogy az ipar alakulására mindenképpen a stagnálás jellemző, de a mezőgazdaság és a kereskedelem területén a fejlődés vitathatatlan.

Kitekintés a csallóközi vasút 1918 utáni történetére

A csallóközi vasút 1918 után a csehszlovák vasúthálózat részévé vált. Az újonnan keletkezett országhatárok elvágták a Budapest irányú dél-komáromi csatlakozástól, s Bécs felé is nehézkesebbé vált a közlekedés. Lehetséges csatlakozási útvonalként a Pozsonyból kiinduló vasútvonalak maradtak: az Érsekújvár–Komárom vasútvonal és az első világháború idején megépülő Komárom–Gúta helyiérdekű vasút. A csallóközi vasút későbbi sorsát a folytonos modernizáció mellett a természeti katasztrófák is befolyásolták. Az 1965-ös nagy dunai árvíz 30 km vasútpályát semmisített meg. A gőzmozdonyokat felváltó első motorvonatok 1960-ban álltak forgalomba, majd megjelent az első gyorsvonat is. A vasútvonalat 1962-ben a Pozsony-Újváros pályaudvarra kapcsolták. A nagyobb állomásokon új állomásépületek épültek: 1956-ban Komáromban, 1980-ban pedig Dunaszerdahelyen. A pályaszakasz felépítményét 1957 és 1972 között fokozatosan felújították, így növekedett a pályasebesség. Egyes pályaszakaszok felújítására a 1990-es évek elején került sor, ezután néhány személyvonatot sebesvonat váltott fel. Jelenleg a teljes pályaszakazon 18 személyvonat és 3 pár sebesvonat közlekedik. Sokatmondó azonban, hogy az utazási sebesség 1996-ban csupán 39,4 km/h volt (*100 rokov... 1996:5–13*).

Befejezés

Jelen tanulmány a Pozsony–Komárom helyiérdekű vasútvonal megépülésének körülményeit és működési feltételeit, valamint a csallóközi régióra és annak lakosságára gyakorolt hatását vizsgálja. A vasút történetének komplex igényű megírásához az itt felhasznált forrásokon kívül számos más adat feldolgozására és értékelésére lenne szükség. Csak ily módon alkothatnánk plasztikus képet a vasút és a csallóközi régió fejlődése közti kölcsönhatásokról. A vasútvonal történetének alaposabb,

árnyaltabb megismerése és ismertetése a régió történetének egy újabb területét tárhatná fel, s a térség korabeli társadalmi, gazdasági, tágabb értelemben vett kulturális és civilizációs folyamatainak vizsgálata a régióra ma is jellemző és azt máig formáló jelenségek múltbeli mozgatórugóira, okaira is fényt deríthetne. Az így összegezhető ismeretanyag esetleges történettudományi hozadékán túl a jelenlegi régiófejlesztési törekvések számára is támpontokat szolgáltatathat.

Jegyzetek

1. A tanulmány a pozsonyi Comenius Egyetem Szlovák Történeti Tanszékén íródott *Dejiny žitnoostrovskej železnice* című szakdolgozat (1998) rövidített változata. Az értékes szakmai tanácsokért és segítségért köszönet illeti konzulensem, Roman Holecet és Majdán Jánost, aki pécsi egyetemi részképzésem idején felkeltette érdeklődésemet a téma iránt.
2. A csallóközi vasút megnevezés nem hivatalos elnevezése e pályának, azonban mind a korabeli sajtóban, mind a levéltári dokumentumokban így emlegetik, ezért én is ezt alkalmazom.
3. Dolgozatomban korabeli mértékegységeket és megnevezéseket használok: magyar hold (1200 négyszögöl), katasztrális hold (1600 négyszögöl). A pénznem 1900-ig a forint, majd ettől kezdve a korona volt (1forint = 2 korona).
4. Karva (1832–1848), Somorja (1837), Ógyalla (1852–1856), Tany (1854–1872), Bós (1855–1876) (Vadkertyová 1972).
5. Machnik Andor a Csallóköz lakosságának a számát az 1910-es népszámlálási adatok alapján számította ki, és 127 731 főre becsülte. Az anyanyelv szerinti megoszlás a következő volt: több mint 95% magyar, 3% német, 1% szlovák, de éltek itt még rutének, horvátok, románok és szerbek is. Az átlagos éves népszaporulat 1900 és 1910 között 735 lélek, 0,61%. Felekezeti szempontból a lakosság a következőképpen oszlott meg: 75% katolikus, 17,5% református, 5,8% zsidó, 1,7% görögkeleti vallású (Machnyik 1993:63).
6. Zelovich Kornél szinte definíciószerűen fogalmazza meg e törvény célját: „Az 1880-as törvény célja az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfelelő helyi érdekű vasútaknak mielőbbi kiépítése az államnak nagyobb megterhelése nélkül” (Zelovich 1938:53).
7. Az 1890-es években épült hévek közül csupán néhány jelentősebbet emelek ki. Kelet-Szlovákiában a Kézsmárki Vasút bonyolított le jelentősebb forgalmat, és ekkor épültek a Magas-Tátra keskeny nyomtávú vonalai is. Közép Szlovákiában a bányavidékek kaptak vasutat, nyugaton az 1891-ben épült Dévényújfalú–Jókút és az általunk vizsgált, 1896-ban befejezett Pozsony–Komárom hév a jelentősebbek (Hons 1975:151–153).
8. Štátny oblastný archív Bratislava (Állami Területi Levéltár, Pozsony, a továbbiakban ŠOBA), fond Podžupan bratislavskej župy (PBž), kart. 65, 41.
9. ŠOBA Bratislava, fond Pbž, kart. 110, i. sz. 1051 41.
10. ŠOBA Bratislava, fond PBž, kart. 153, i. sz. 1272 41
11. ŠOBA Bratislava, fond PBž, kart. 110, i. sz. 1051 41.
12. Feltételezhető, hogy Esterházy Galánta irányában szeretne volna vezetni a vasutat. A *Kumáromi Lapok* szerint a delegáció azt kívánta megtudni az OMÁT vezetésétől, hogy „az OMÁT tervezé-e egyáltalán egy Szerdahelyig, ill. Galántáig vezető vasút kiépítését vagy se” (*Komáromi Lapok* 1889. március 23.).

13. „Marcalutca”, később Obrancov mieru (*Bratislavský...* 1990:206–207). Archív mesta Bratislavy (Pozsonyi Városi Levéltár, a továbbiakban AMB), Zápisnica z mimoriadneho zasadnutia Municip. v. m. Bratislavy z 19. 6. 1983, 250/12263/V.2253.
14. AMB, Zápisnica zo zasadnutia Municip. v. m. Bratislavy zo dňa 5. 2. 1894, i. sz. 53./211/II.41.
15. AMB, Zápisnica zo zasadnutia Municip. v. m. Bratislavy zo dňa 4. 6. 1895, i.sz. 166./12 837/V.2227.
16. Somorja képviselőtestületének emlékirata és alázatos kérvénye Lukács Béla kereskedelemügyi királyi miniszter Urhoz. ŠOBA Bratislava, fond PBž, kart. 153, i. sz. 1272 41
17. U. o.
18. ŠOBA Bratislava, fond PBž, kart. 171, i. sz. 1367 41
19. A kereskedelemügyi magyar királyi miniszter által 1895 évi január 1-jétől március 31-éig kiadott előmunkálati engedélyek jegyzéke (*Vkk* 1895. október 9.).
20. A kereskedelemügyi miniszter jelentése az országgyűléshez, a komárom–dunaszerdahelyi helyi érdekű gőzmozdonyú vasút engedélyezése tárgyában (*Vkk* 1896. június 19.).
21. AMB, Zasadnutie municipálneho výboru mesta Bratislavy zo 4. 2. 1895, Zápisnica Mun. výboru mesta Bratislavy i. sz. 221/14210/V. 2698.
22. A kereskedelemügyi magy. kir. miniszter jelentése az országgyűléshez a komárom–dunaszerdahelyi helyi érdekű gőzmozdonyú vasút engedélyezése tárgyában (*Vkk* 1896. június 19.).
23. Uo.
24. A helyiérdekű vasutak kilométerenkénti átlagköltsége Magyarországon 40 000 forint volt. A mai Szlovákia területén létrejött hévek közül a legolcsóbban a Tapolcsány–Trencsén vonal, legdrágábban a Besztercebánya–Hernád épült (Horváth 1997:41–43).
25. Erre Lakatos Aladár miniszteri titkár vezetésével 1895. február 13-án került sor a pálya 0–58 és 115–160 számú szelvényei közti szakaszon, és csak az e vonalon érdekelt Dunaújfalú, Aranyos és Ekel képviselőit hívták meg rá (Komáromi *Lapok* 1895. január 26.).
26. ŠOBA Bratislava, fond PBž, kart. 179, i. sz. 1411 41.
27. A Komárom–Dunaszerdahelyi helyi érdekű vasút részvénytársaság alapszabályai. Budapest, 1896.
28. A Pozsony–Dunaszerdahelyi helyi érdekű vasút rt. 1897. évi jún. 27-én tartandó 2. rendes közgyűlése elé terjesztendő üzleti jelentése és zárszámadása. Budapest, 1896.
29. A Pozsony–Dunaszerdahelyi helyi érdekű vasút rt. az igazgatóságnak és felügyelőbizottságnak az 1900. évi jún. 19-én tartandó rendes közgyűléséhez szóló jelentése az 1899-iki üzletéről. Budapest, 1890.
30. A Pozsony–Dunaszerdahelyi helyi érdekű vasút rt. az 1899. évi jún. hó 10-én tartandó 4. rendes közgyűlése elé terjesztendő üzleti jelentése és zárszámadása. Budapest, 1897.
31. Komárom–Dunaszerdahelyi helyi érdekű vasút rt. 1898. évi jún. hó 25-én tartandó közgyűlése elé terjesztendő üzleti jelentése és zárszámadása. Budapest, 1898.
32. Komárom–Dunaszerdahelyi [...] 1899. jún. 10-én tartandó közgyűlése [...] zárszámadása. Budapest, 1899.
33. Komárom–Dunaszerdahelyi [...] az 1900. évi jún. 19-én tartott közgyűlése [...] zárszámadása. Budapest, 1900.
34. Vö. Pozsony–Dunaszerdahelyi [...] 1902. évi máj. 30-án tartandó közgyűlése [...] zárszámadása. Budapest 1902. és Komárom–Dunaszerdahelyi [...] 1902. máj. 30-án tartandó közgyűlése [...] zárszámadása. Budapest, 1902.
35. Komárom–Dunaszerdahelyi [...] 1897. évi jún. 27-én tartandó közgyűlése [...] zárszámadása. Budapest, 1897.
36. Pozsony–Dunaszerdahelyi [...] 1902. évi máj. 30-án tartandó közgyűlése [...] zárszámadása. Budapest, 1903.

37. Pozsony–Dunaszerdahelyi [...] az 1903. évi jan 10-én tartandó közgyűlése [...] zárszámadása. Budapest, 1904.
38. Pozsony–Dunaszerdahelyi [...] az 1904. évi máj. hó 27-én tartandó közgyűlése [...] zárszámadása. Budapest, 1904.
39. Pozsony–Dunaszerdahelyi [...] az 1905. évi máj. hó 25-én tartandó közgyűlése [...] zárszámadása. Budapest, 1905.
40. Pozsony–Komáromi [...] az 1909. máj.17-én tartandó közgyűlése [...] az 1908. üzletévről. Budapest, 1909.
41. Pozsony–Komáromi [...] az 1912. évi máj. 22-én tartandó közgyűlése [...] az 1911-es üzletévről. Budapest, 1912.
42. Pozsony–Komáromi [...] az 1913. évi máj. 20-án tartandó közgyűlése [...] az 1912. üzletévről. Budapest, 1913.
43. Pozsony–Komáromi [...] az 1914. évi máj. 18-án tartandó közgyűlése [...] az 1913. évi üzletévről. Budapest, 1914.
44. Pozsony–Komáromi [...] az 1916. évi jan. 15-én tartandó közgyűlése [...] az 1915. üzletévről. Budapest, 1916.
45. Uo.
46. Szállítási engedmények. *Vkk.* 29. évf., 11. sz., 1898. január 26., 121. p.; Szállítási engedmények. *Vkk.* 31. évf., 5. sz., 1900. január 12., 125. p.; Szállítási engedmények. *Vkk.*, 29. évf., 85. sz., 1898. július 17., 792. p.; Szállítási engedmények. *Vkk.* 31. évf., 5.sz., 1900. január 12., 45. p.; Szállítási kedvezmények. *Vkk.* 30. évf., 40. sz., 1899. április 2., 376. p.
47. Erdősi rámutat, hogy a hévek hatottak a megyeszékhelyek fejlődésére is. Ennek alapján a hévek két csoportját különbözteti meg: 1. a megyeszékhelyeket összekötő vonalak, 2. a periférikus területeket összekötő vonalak (ilyenkor a megyének két központja alakult ki) (Erdősi 1989:175–183).

Felhasznált irodalom

- 100 rokov od príchodu prvého vlaku do Komárna 1896–1996.* Bratislava, Prevádzkové riadiateľstvo ŽSR, 1996.
- Borovszky Samu: *Magyarország vármegyéi és városai. Komárom vármegye.* Budapest, Országos Monográfiai Társaság, 1907.
- Borovszky Samu: *Magyarország vármegyéi és városai. Pozsony vármegye.* Budapest, Apollo, 1895.
- Bratislavský topografický lexikon.* Bratislava, Tatran, 1990.
- Erdősi F.: A kommunikáció térszerkezetalakító hatásai. *Juss*, 4. évf., 2. sz., Hódmezővásárhely, 1991.
- Erdősi F.: A vasutak egykori hatása az ország térszerkezetére és urbanizációjára. *Közlekedéstudományi Szemle*, 39. évf., Budapest, 1989.
- Holec, R.: *Polnohospodárstvo na Slovensku v poslednej tretine 19. storočia.* Bratislava, Veda, 1991.
- Hons, S.: *Dejiny dopravy na území ČSSR.* Bratislava, Alfa, 1975.
- Horváth F.: A helyi érdekű vasutak építése és üzeme Magyarországon. In: *Vasúthistória évkönyv 1996. 150 éves a magyar vasút.* Budapest, MÁV, 1997.
- Komárom Megyei Közlöny*, 11. évf., 51. sz., 1895. december 18.
- Komárom Megyei Közlöny*, 12. évf., 14. sz., 1896. április 1.
- Komáromi Lapok*, 1.évf., 1. sz., 1880. június 3.
- Komáromi Lapok*, 1. évf., 10. sz., 1880. szeptember 4.
- Komáromi Lapok*, 4. évf., 16. sz., 1883. április 21.

- Komáromi Lapok*, 10. évf., 37. sz., 1889. szeptember 14.
- Komáromi Lapok*, 10. évf., 12. sz., 1889. március 23.
- Komáromi Lapok*, 12. évf., 8. sz., 1891. február 21.
- Komáromi Lapok*, 14. évf., 33. sz., 1893. augusztus 19.
- Komáromi Lapok*, 14. évf., 39. sz., 1893. szeptember 30.
- Komáromi Lapok*, 14. évf., 26. sz., 1893. július 1.
- Komáromi Lapok*, 14. évf., 24. sz., 1893. június 17.
- Komáromi Lapok*, 14. évf., 40. sz., 1893. október 7.
- Komáromi Lapok*, 14. évf., 41. sz., 1893. október 14.
- Komáromi Lapok*, 14. évf., 43. sz., 1893. október 28.
- Komáromi Lapok*, 14. évf., 17. sz., 1893. április 29.
- Komáromi Lapok*, 15. évf., 33. sz., 1894. augusztus 18.
- Komáromi Lapok*, 16. évf., 7. sz., 1895. február 16.
- Komáromi Lapok*, 16. évf., 4. sz., 1895. január 26.
- Komáromi Lapok*, 16. évf., 14. sz., 1895. április 6.
- Komáromi Lapok*, 17. évf., 37. sz., 1896. szeptember 12.
- Komáromi Lapok*, 17. évf., 38. sz., 1896. szeptember 19.
- Komáromi Lapok*, 17. évf., 29. sz., 1896. július 18.
- Komáromi Lapok*, 17. évf., 25. sz., 1896. június 20.
- Komáromi Lapok*, 17. évf., 46. sz., 1896. november 14.
- Komáromi Lapok*, 17. évf., 47. sz., 1896. november 21.
- Komáromi Lapok*, 17. évf., 42. sz., 1896. október 24.
- Komáromi Lapok*, 17. évf., 48. sz., 1896. november 28.
- Komáromi Lapok*, 17. évf. 12. sz., 1895. március 21.
- Komáromi Lapok*, 17. évf., 14. sz., 1896. április 4.
- Magyar Statisztikai Közlemények*. 66. kötet. A magyar korona országainak 1901–1915-i mezőgazdasági termelése. Budapest, 1924.
- Magyar Statisztikai Közlemények*. 48. kötet, A magyar korona országainak 1910. évi népszámlálása. 2. kötet, A népesség foglalkozása és nagyipari vállalatok községenként. Budapest, 1913.
- Magyar Törvénytár, 1904. évi törvénycikkek*. Budapest, 1905.
- Magyar Törvénytár, 1879–1880*. Budapest, 1896.
- Magyar Törvénytár, 1881. törvénycikkek*. Budapest, 1896.
- Magyar Törvénytár, 1887–1888*. Budapest, 1898.
- Magyarországi Rendeletek Tára*. A Komárom–Dunaszerdahelyi helyi érdekű vasútra vonatkozó engedélyokirat. 30. évf., I. köt., Budapest, 1896.
- Magyarországi Rendeletek Tára*. I. köt., 29. évf., Budapest, 1895.
- Machnyik A.: *Csallóköz. Tanulmány a honismeret, agrár- és a szociálpolitika köréből*. Pozsony, Kalligram, 1993.
- Majdán J.: *Helyiérdekű vasutak és azok kiépülése a Dunántúlon*. Kandidátusi értekezés. Kézirat, Pécs, 1993.
- Nyári menetrend*. Érvényes 1897. máj. 1-ső napjától. Budapest, 1897.
- Pallas Nagylexikona*. IV. köt., Budapest, 1893.
- Pressburger Zeitung*. Morgenblatt, 132. évf., 230. sz., 1895. augusztus 23.
- Purgina, J.: *Vývoj železnic na Slovensku od roku 1837 so zreteľom na Bratislavu*. Bratislava, SAV, 1957.
- Štěpán, M.: *Přehledné dějiny československých železnic 1824–1948*. Praha, Dopravní nakladatelství, 1958.
- Téli menetrend*. Érv. 1903. évi okt. hó 1-ső napjától. Budapest, MÁV, 1903.
- Tisza I.: A magyar állami, magán- és helyiérdekű vasúttársaságok fejlődése 1896–1900 között. In: *Magyar vasúttörténet*. 2. köt., Budapest, MÁV, 1996.

- Útmutató.* A magyar és közös közl. vállalat hivatalos menetrendkönyve 1902. március-április. Budapest, MÁV, 1902.
- Útmutató.* A magyar és közös közlekedési vállalat hivatalos menetrendkönyve 1917. Budapest, MÁV, 1917.
- Útmutató.* A magyar és közös közlekedési vállalat hivatalos menetrendkönyve. Budapest, MÁV, 1899.
- Vadkertyová Katarína: *Dejiny cukrovarníckeho priemyslu a pestovania cukrovej repy na Slovensku (1800–1918)*. Bratislava, SAV, 1972.
- Vasdinnyi P.–Seidl, J.: Vasúti hálózatunk fejlődése. In: *Technikai fejlődésünk története 1867–1927*. Budapest, Magyar Mérnök- és Építészegylet, 1929.
- Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 23. évf., 86. sz., 1892. július 16.
- Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 26. évf., 27. sz., 1895. március 3.
- Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 26. évf., 121. sz., 1895. október 9.
- Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 27. évf., 74. sz., 1896. június 19.
- Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 24 évf., 148. sz., 1893. december 10.
- Vlastivedný slovník obcí na Slovensku*. 1.köt., Bratislava, Veda, 1977.
- Zelovich K.: A magyar vasutak története. In: *A magyar közlekedésügy monográfiája*. Budapest, 1938.

Eszter Szabó

The History of Railways in Csallóköz from the Beginning to 1918

My study deals with the history of the local railway, crossing Csallóköz, from the beginning of its building to the disintegration of the Austria-Hungarian Monarchy. The Csallóköz railway was built in two parts: the 43,6 km long Pozsony–Dunaszerdahely¹ line was delivered to traffic in 1895, while the 53,5 km long Komárom–Dunaszerdahely route was accomplished one year later. The two were united in 1904 and named Pozsony–Komárom United Local Railways.

In spite of the fact that all the local railways (or branch lines) were built on the basis of similar designs, due to the big role of local interest (villages, landowners), the constructions were provided differently. Their building was initialised from lower layers and the building of such railways needed the union of the whole region, and requested substantial financial means.

Since in the construction of railways the local people had a very important role, the first chapter is about the region. In the second chapter the reader can read about the precedents and building of the railway. Because of the context the problems of building local railways in Hungary are touched. The third chapter examines the functioning of the railway on the basis of annual reports issued by railway joint stock companies. The last part tries to show the railway's influence on the region, although stresses that an overall survey of the topic requires a more extensive complex research touching the area's economical and social issues.

For writing a complex history of the railway would require the process and evaluation of several other data except of these. Therefore, we could achieve a picture on the interaction between the railway and the development of the Csallóköz region. A more extensive knowledge and introduction of the history of railway would discover a newer branch of the region's history, and the examination of social, economic, cultural, and civilisation processes can reveal

the influencing factors from the past. Information found this way can help development efforts of the region.

