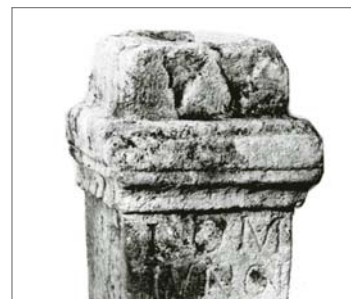
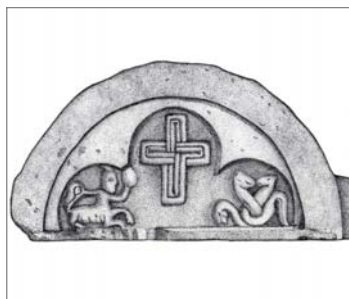




ZALAI MÚZEUM



20
2012
ZALAEGERSZEG

ZALAI MÚZEUM



Nemzeti
Kulturális
Alap

20

2012

ZALAEGERSZEG

Közlemények Zala megye múzeumaiból
Mitteilungen der Museen des Komitates Zala
Publications of the museums of Zala County

Sorozatszerkesztő:
KAJÁN IMRE

Szerkesztőbizottság:
HAVASI BÁLINT, KAJÁN IMRE, KOSTYÁL LÁSZLÓ, SZÁRAZ CSILLA

Kötetszerkesztők:
BÉRES KATALIN, MEGYERI ANNA

Lektorok:
KÁLI CSABA
MAJDÁN JÁNOS
SELMECZI KOVÁCS ATTILA

Nyomdai előkészítés, borító:
LUKÁCS Bt. LUKÁCS ZOLTÁN

A kiadvány megjelenését támogatta:



Degré Alajos Zalai Honismereti Alapítvány

Salla Közhasznú Alapítvány

Pylon Kft.

Zala Megyei Kereskedelmi és Iparkamara

Zalavíz Zrt.

Kiadja:
Zala Megyei Múzeumok Igazgatósága
H-8900 Zalaegerszeg, Batthyány u.2.
Telefon: 36 (92) 314-437
E-mail: muzeum@zmme.hu

Felelős kiadó: Kaján Imre



HU-ISSN 0238-5139

TARTALOMJEGYZÉK

KAJÁN IMRE	Köszöntő	5
------------	----------------	---

Tanulmányok Asbóth Sándorról

KURUCZ GYÖRGY:	Az Asbóth család és Keszthely: Asbóth János keszthelyi tanári és uradalmi tiszti tevékenysége, 1801–1818 <i>János Asbóth and Keszthely: Professor and Chief Steward of the Fesetics Estates</i>	7
HERMANN RÓBERT:	Asbóth Sándor és Julius Haynau afférja 1848 májusában <i>The Quarrel between Sándor Asbóth and Julius Haynau in May 1848</i>	23
PERGER ZOLTÁN:	Asbóth Sándor a magyar szabadságharcban (1848–1849) <i>Sándor Asbóth in the Hungarian War of Independence (1848–1849)</i>	33
CSORBA GYÖRGY:	Asbóth Sándor az Oszmán Birodalomban <i>Sándor Asbóth in the Ottoman Empire</i>	47
VÁRDY BÉLA:	Asbóth Sándor az amerikai emigrációban a magyar szabadságharc és az amerikai polgárháború között <i>Alexander [Sándor] Asbóth in Emigration Between the Hungarian Revolution and the American Civil War</i>	57
SOLYMOSI JÓZSEF:	Asbóth Sándor amerikai emigrációja és kapcsolata Kossuthtal 1851 és 1860 között <i>Sándor Asbóth's Exile in the United States and His Connections with Kossuth between 1851 and 1860</i>	65
VIDA ISTVÁN KORNÉL:	Az Unió védelmében” Asbóth Sándor az amerikai polgárháborúban <i>”In Defense of the Union”: Sándor Asbóth in the American Civil War</i>	81
TAR FERENC:	Asbóth Sándor az utókor emlékezetében <i>Sándor Asbóth in the Remembrance of Posterity</i>	91
CS. LENGYEL BEATRIX:	Asbóth Sándor ikonográfiája <i>Iconography of Sándor Asbóth</i>	99

Muzeológiai tanulmányok

HORVÁTH LÁSZLÓ:	Kora vaskori település Letenyén <i>An Early Iron Age settlement at Letenye</i>	111
BORHY LÁSZLÓ:	Egy ószönyi felirat Öreglakról Keszthelyen (RIU 950) <i>Eine Ószönyer römische Inschrift aus Öreglak in Keszthely (Die römischen Inschriften Ungarns 950)</i>	159

MÜLLER RÓBERT:	Késő római kori vaseszköz lelet Vindornyafokról <i>Ein spätrömischer Eisengerätfund aus Vindornyafoke (Zusammenfassung)</i> 167
ORHA ZOLTÁN:	Zalaszombatfa – Telek-Aljai-dűlő Árpád-kori leletei <i>Zalaszombatfa (Telek-Aljai-dűlő) Arpadian-age finds</i> 189
SIMMER LÍVIA:	Az újudvari johannita konvent az okleveles források és a régészeti terepmunkák tükrében <i>The Hospitallers' convent of Újudvar in the mirror of the charters and the archaeological fieldwork</i> 207
CSEH VALENTIN:	Egy elfeledett zalai köznemesi család, az Ormándiak <i>A forgotten gentry family in Zala county, the Ormandis</i> 221
MEGYERI ANNA:	Egy utazó fényképész, Tömöry Ferenc (1834–1890 körül) Adatok a zalai fotózás történetéhez <i>A travelling photographer, Ferenc Tömöry (around 1834–1890) Details to the photo story of Zala county</i> 231
FARKAS TAMÁS:	Zalaegerszeg küzdelme a vasútért (1865–1890) <i>Zalaegerszeg's struggle for railway</i> 245
MOLNÁR LÁSZLÓ:	Egy ipari torzó (A torma földi centrálé építésének története) <i>An Industrial Torso (The History of Building of the „Torma földi Centrálé”)</i> 255
HAÁSZ GABRIELLA:	Zalai gyermekek táboroztatása a Balatonnál az 1970–1980-as években <i>Children's camping from Zala County at Lake Balaton in the 1970s and 1980s</i> 263
KOSTYÁL LÁSZLÓ:	Kisfaludi Strobl Zsigmond síremlék-szobrászata <i>The tomb sculpture of Zsigmond Kisfaludi Strobl</i> 279
BERDÁN ZSUZSANNA:	Domesticatio et sepultura (Ember és állat viszonya a XXI. században) <i>Domesticatio et sepultura (Die Beziehung zwischen Menschen und Tieren im XXI. Jahrhundert)</i> 291
HORVÁTH IMRE:	Egy spanyolozott borotvatok harmadik élete <i>The third life of a razor box decorated with sealing wax</i> 305
VARJU ANDRÁS:	Falumúzeum a 21. században. A Göcseji Falumúzeum fenntartható fejlődésének lehetőségei <i>Village museum in the 21st century The opportunities of the Göcseji Village Museum's Sustainable Development</i> 313

Farkas Tamás

Zalaegerszeg küzdelme a vasútért (1865–1890)

Zala megye első vasútvonalát, amelyet Nagykanizsa és Pragerhof között építettek, 1860. április 24-én adták át a forgalomnak.¹ Ezt követte 1861. április elsején a Buda–Kanizsa,² majd 1865. szeptember 11-én a Sopron–Kanizsa vonal,³ és ezzel (a Murakeresztúr–Barcs vonal 1868-ban átadott rövid szakaszától eltekintve) hosszú időre lezárult a megyében a vasútépítés. Ezeket a vonalakat a Császári és Királyi Szabadalmazott Déli Vaspálya Társaság (a továbbiakban: Déli Vasút) építette, elsősorban a birodalmi érdekek figyelembevételével. A vasutak kiemelkedően kedvező helyzetbe hozták a nagykanizsai kereskedőket, látványos fejlődést hoztak a város számára.

A fejlődést irigyelték Zalaegerszegen is, ahol nyilván sokak önértetét sértette, hogy a megye székhelyét elkerülte a vasútvonal. Mi lehetett ennek az oka? Miért nem vezették közelebb a vonalat? Már Széchenyi István grófnak, mint az első független magyar kormány közmunka- és közlekedésügyi miniszterének vasútépítési koncepciójában sem szerepelt az, hogy a Sopron–Szombathely–Kanizsa fővonal közvetlenül érintse a zalai székvárost.⁴ A megvalósult pálya a várostól mindössze 7 km-re haladt el. Mivel az 1861 körül induló zalai sajtó Nagykanizsa központú volt, Zalaegerszeg első helyben kiadott sajtóterméke, a „Zalamegye” című hetilap csak 1882. június 25-étől jelent meg,⁵ így egykorú sajtóforrással nem rendelkezünk az okokról. A helytörténeti irodalom pedig nem egységes a kérdés megítélésében. A levéltárat a 20. század elején rendező Sebők Samu⁶ szüksézáúan csak ennyit írt:

„...a városnak azonban minden erőlködése dacára nem sikerült a déli vasúttársaságot arra bírni, hogy a Soprony–Nagykanizsai vonalat a város határán át vezessék...”⁷

Egy 29 évvel később megjelent másik munkában található meg az a köztudatban is máig meglévő, ám levéltári források által nem bizonyított feltételezés, mely szerint a város 1865-ben a fuvarosok féltékenysége miatt „engedte”, hogy a Déli Vasút terepnehé-

ségekre hivatkozva távolabb vezesse a vonalat.⁸ Ez a nézet már 1883 nyarán a helyi lapban is megjelent, a vezércikk írója „néhány rövid látó, de vezérszerepre, népszerűségre törekedett egyén” számlájára írta a fájdalmas vasútnélküliséget.⁹ A távoli vasutat Degré Alajos 1970-ben megjelent tanulmányában is a „szűk látóköri kisiparos vezetőség” hibájaként említette. Szerinte a tanács egyenesen kérte a vasút átvezetését, sőt vonaltervet is javasolt Zalaszentlőrinc–Zalaegerszeg–Bak–Hahót irányban, de a Déli Vaspálya Társaság akkora hozzájárulást kért a pálya ilyen módon való kiépítéséhez, amit a város képtelen volt kifizetni. Szó esett még a kapornaki jezsuita apátság befolyásáról is, hiszen az Egerszeg felé forduló pálya távolabb került volna az ő birtokaiktól.¹⁰ A legvalószínűbb ok Degré szerint, és ezt a feltételezést egyéb levéltári forrás híján magam is osztom, hogy a társaságot a jó vonalvezetés és az olcsóbb földmunka késztette arra, hogy elkerüljék a megye székhelyét. A fuvarosok meg tudták oldani az utas- és árufelhordást, annál is inkább, mivel még 1883-ban is mindössze három menetrend szerinti vonatpár haladt át az állomáson naponta.¹¹ Másrészt a lakosság ebben az időben mintegy 6000 főt tett ki, ami úgy látszik, nem jelentett akkora vonzerőt, hogy a vasutat egy kerülvél odavezessék. A város vezetősége ezért már 1864 decemberében kérvénnyel fordult a bécsi Kereskedelmi Minisztériumhoz, melyben kérték, hogy legalább a szentiváni állomás nevét változtassák meg „Zala-Egerszeg” vagy „Zalaegerszeg-Szentiván” formában. Indokaik között főleg gazdasági és közigazgatási okok szerepeltek, például: a város Göcsej gazdasági központja, a vidék fő terményei a bor és gabona, jelentős erdőségei épület- és tűzifa forrásai, itt van a vármegye és bíróság székhelye, a 6000 lakos többsége iparos és kereskedő, évente 10 vásár van, hetente két piac.¹²

A kért névváltoztatás engedélyezésére semmiféle adatunk sincsen. A városi bérkocsisok mindenesetre kapva a kínálkozó alkalmon „társas menet”-et alakítottak 1865. október 24-én. Naponta kétszer, reggel 8-kor

és délután 4-kor indítottak kocsit Szentivánra, melyre jegyet elővételben lehetett váltani az „Arany Bányához” címzett vendéglőben, ahol menetjegy irodát is üzemeltettek. A poggyásza külön díjszabás vonatkozott, és egy jegy árának négyszereséért (1 forint 60 krajcár) pedig külön kocsit is lehetett kérni.¹³

A város képviselőtestülete még ugyanebben az évben döntött arról, hogy vasútállomás híján legalább távírdát állítsanak fel a városban, melynek adminisztrációját el is indították.¹⁴

A kiegyezés után az első próbálkozást a vasúti összeköttetés megvalósítására az 1868. december 20-án tartott értekezlet jelentette, melyen elhatározták a „lóvonatu vaspálya” létrehozását.¹⁵ Az előjáróság, ismerve a szerény lehetőségeket, megbízott egy választmányt Fackh Gedő¹⁶ vezetésével az előmunkálatok elvégzésére. A vállalkozók kérték a városi tanács állásfoglalását a részvénykibocsátásról, esetleges területátengedéssel, illetve téglával vagy más módon történő támogatásról. A vállalkozáshoz szükséges pénzt részvények kibocsátásával akarták biztosítani, amelyhez aláírásokat gyűjtöttek.

Az előjárók sem tétlenkedtek: kérvényt írtak a vármegyének, melyben a megyei országút felhasználását, illetve közmunka és egyéb támogatás igénybevételét kérték.¹⁷ Az aláírások azonban nem gyűltek, a tanács és a választmány munkája hiábavalónak tűnt. Márciusban még a sajtó útján is felhívták az aláírásgyűjtők figyelmét a közelgő leadási határidőre,¹⁸ sajnos eredmény nélkül.

A Közlöny 1871. május 13-i számában már a kezdeményezés kudarcáról tudósított: „A lóvonatu vasuterv [...] alszik a székváros közönye miatt...”¹⁹

A cikkíró hangot adott értetlenségének amiatt, hogy az egerszegiek érthetetlen módon közönyösek a vasútépítés ügyében, pedig évekkor korábban elszalasztották a lehetőséget. A régóta fennálló Nagykanizsa–Zalaegerszeg ellentét²⁰ szellemében felvetette, hogy nem nagy dicsőség a megyének az, ha ilyen elszigetelt székhelye van. Ugyanakkor a tárgyilagosság és elfogultatlanság érdekében azt sem hallgatta el, hogy a kormány sem segítette a vállalkozás megvalósítását, hanem inkább túlzott szigorúságával hátráltatta azt.

A lóvasút meghiúsulása után nem maradt más választása a város vasútpártoló polgárainak, mint a rendszeresen felvetődő új vasúttervekhez csatlakozni. Ezek közül a legjelentősebb a Pápáról Zalabér, Szentiván, Zalaegerszegen át Csáktornyára vezető másodrendű vasút terve volt, melyre a minisztérium az 1872 júliusában az előmunkálati engedélyt megadta. A kortársak lelkesen támogatták a tervet, mert a Pápa és Csáktornya közötti összeköttetés a Csáktornya–Varasd–Zágráb vonal kiépítése után országos fontosságú pályává vált volna a Győr–Fiume kapcsolat miatt. Jelentőségét a Déli

Vasúttól és a trieszti piactól való függetlenség megteremtésének lehetősége adta. A vonal átszelte volna a megyének azokat a részeit, amelyek nyersanyagkivitele jelentős volt, s ezzel még jobban megemelkedhetett volna.²¹

A vonal előmunkálatait csak 1879-re végezték el, így amikor az uralkodó 1880. július 12-én szentesítette XXXI. törvénycikket a helyi érdekű vasutakról, a városnak már volt vasútterve. A törvényben rögzítették a helyi érdekű vasút fogalmát: „oly vasutak, melyeknek fő célja, hogy az illető vidék forgalmi és gazdasági igényeinek megfeleljen.”²²

A jogszabály tartalmazta azokat a kivitelezési könynyítéseket is, amelyek olcsóbbá tették a vonalak kiépítését. Például nem kellett távírókat üzemeltetniük, ha nem volt éjszakai forgalom a vonalon, és a szerelvények nem találtak rajta, heti három járat már elegendő volt a működtetéshez, és 30 évre illetékmentességet is kaptak. Miniszteri engedéllyel felhasználhattak alapként közutakat és árvízvédelmi töltéseket, igénybe vehették a törvényhatóságok közmunkáját is. A tőke előteremtéséhez a vállalatok önállóan bocsáthattak ki kötvényeket és részvényeket, az így létrejövő részvénytársaságok tagjaikat a leginkább érdekelt személyek közül tobozították, bevonva ezzel a helyi tőkét a vállalkozásba.²³

Néhány képviselőtestületi tag még a szentesítés előtt, 1880. június 11-én indítványozta a képviselőtestületnek, hogy a városi levéltárból keressék elő a Szentiván–Zalaegerszeg–Csáktornya vonal műszaki előmunkálatainak iratait, és azokat újból vegyék szemügyre az érdekeltek. Javasolták továbbá „szakavatott férfiakból álló bizottság” felállítását. Felcillant a remény, hogy az eddig kidobott pénznek tűnő befektetésük hamarosan megtérülhet. A vasútépítés kérdéséről így írtak: „Megczáfolhatatlanul igaz, hogy Z.Egerszeg városának hanyaglását, semmi más, mint ezen vonal kiépítése állíthatja meg: jóléte s jövője csak úgy lesz megalapítva, ha a Göcsej gazdag kincseket rejtő, de elszigetelt, holt vidéke, a kereskedelemnek vasútvonallal nyitvatik meg. Ezen tervezett vonal [...] Z.Egerszeg s szerencsétlen vidékére nézve létérdekű [...] kereskedelmi, de sőt még stratégiai szempontból is fontossággal bír.”²⁴

A nagy felbuzdulás ellenére csak 1883 nyarán élénkült fel ismét a vasútépítési láz Zalaegerszegen. Július 24-én a városi lap így írt: „Már ébredünk! Mint örömmel értesülünk, városunk s a közel vidék intelligenciájának több tekintélyes tagja a napokban Zala-Egerszegről a szent-iváni vasúti állomáshoz vezetendő helyi érdekű vasút létesítésére a mozgalom megindítása végett határozott jelleget tanácskozmányt tartott.”²⁵

Az említett gyűlést 1883. július 10-én délután 3 órakor tartották a Zala Megyei Gazdasági Egyesület székházának nagytermében. A szervezést az egyesület elnöke, Háczy Kálmán vállalta fel,²⁶ akit a résztve-

vők ideiglenes elnökké választottak. A jegyző Szigethy Antal lett. A fő napirendi pont Svastits Benő alispán beszámolója volt, akit már korábban megbíztak azzal, hogy kérje ki a Déli Vasúttársaság véleményét a tervezett szárnyvonallal kapcsolatban. (Az alispán azzal is próbált érvelni, hogy a Nyugati Vasút Kőrmend felől már a megyébe vezető pálya tervét készíti elő...) ²⁷

A társaság nem zárkózott el a terv megvalósításától, de hivatalos felkérést vártak, továbbá a várható támogatás mértékét is tudni akarták. A jövedelmezőség kiszámítása érdekében statisztikai adatokat kértek a szentiváni állomás forgalmáról, amit az alispán az érdekelt terület számos adatával egészített ki.

Szentiváni állomás forgalmi adatai			
1881.		1882.	
elutazott	érkezett	elutazott	érkezett
9031 fő	9041 fő	9513 fő	9492 fő
feladott áru	leadott áru	feladott áru	leadott áru
111 957 mm	47 539 mm	121 472 mm	51 408 mm

(Az „mm” a métermázsza jele)

A vasút érdekkörébe két járás (a zalaegerszegi és a novai) 76 községe tartozott 86 526 kat. hold kiterjedéssel, 26 898 lakossal, akik 99 419 forint 82 krajcár egyenes állami adót fizettek. Közölték a terület művelés szerinti megoszlását és az 1882. évi termelési adatokat is.

Ezután 26 tagú bizottságot hoztak létre a vasút további ügyvitelére. A város által delegált tagok között volt Szigethy Antal, Kovács Károly és id. Czinder István városbíró. ²⁸ Már ekkor indítványozták, hogy a leendő indóház helyét úgy kell meghatározni, hogy a régi nyomjelzés alapján majd a Csáktornya felé történő továbbépítés lehetséges legyen. ²⁹

Július 22-én a gyorsabb ügyintézés érdekében végrehajtó bizottságot alakítottak, melynek tagjaivá a vasútügyben eddig legbuzgóbbnak mutakozó polgárokat választották. Az előmunkálati engedély iránti kérvény beadásával id. Czinder István városbíró, Háczy Kálmánt és Skublics Istvánt bízták meg. Javaslatot tettek arra, hogy a végrehajtó bizottság bocsásson ki aláírási íveket az előkészítő munkákhoz szükséges összeg előteremtésére. ³⁰ A nyomjelzés és a kiépítés ügyében a Déli Vasúttársasággal kezdtek tárgyalásokat. Svastits évi 200.000 métermázsza teher- illetve 16.000 fő személyforgalmat helyezett kilátásba, emellett a megye támogatását is. Az építéshez téglát és a szükséges területeket a város biztosította volna. Az alispán felvetette, hogy a Sopron–Kanizsa vonal már meglévő Zala-hídját fel lehetne használni, ezzel a város számára jelentős megtakarítást érhetnének el. ³¹

Bárá Kemény Gábor közmunka- és közlekedésügyi miniszter 1883. augusztus 3-án egy évre megadta az előmunkálati engedélyt. ³² Az engedély birtokában az

érdekeltség végrehajtó bizottsága augusztusban aláírási íveket bocsátott ki az előmunkálatok költségének összegyűjtésére. ³³ Az aláírások gyűjtése az érdekelttség községeiben váltakozó sikerrel folyt. Czigan Alajos, aki Gutorföldre, Náprádfa és Mikefa megbízottja volt, arról panaszkodott a bizottságnak, hogy „minden erő megfeszitésemnek daczára a pénzgyűjtés sikertelen hajótörést szenvedett”, így csak az ívet tudta visszaküldeni.

A bizottsági tagok maguk is példát mutattak: közülük Háczy Kálmán, Skublics István és Jenő, Szigethy Antal is adakozott, ³⁴ sőt a városi rendőrkapitány egy-maga 142 forintot adott az előmunkálatokra. ³⁵

Október végén a Déli Vasút válaszolt az alispán júliusi levelére. A társaság nem kívánt részt venni a szárnyvonal kiépítésében, és azt anyagilag sem szándékozott támogatni. A nyomjelzést, a tervek és a költségvetés elkészítését viszont elvállalták, egyben engedélyezték a Déli Vasút pályájához való ingyenes csatlakozást, és a vonal megépítése után az üzemeltetését készek voltak átvenni.

Az előmunkálati költségeket az 1870-es években végzett boba–csáktornyai vonal költségei alapján 500 forintra becsülték, melynek előteremtése elvárható Zalaegerszeg mezővárosától. A város nem is zárkózott el attól, hogy ha a gyűjtés eredménye nem fedezné a teljes előmunkálati költséget, akkor kiegészítse az összeget. Novemberben határozatot hoztak arról, hogy haladéktalanul felkérlik a Déli Vasúttársaságot a nyomjelzési munka elkezdésére, és a leküldött mérnökkel két lehetőséget is megvizsgálatnak az állomás elhelyezésével kapcsolatban: az olcsóbb kaszaházit, illetve a várostól délre kerülőt. ³⁶

A várva várt mérnök, Lukács Kálmán 1884. január 19-én érkezett a városba, hogy a végrehajtó bizottság tagjaival tárgyaljon. A megbeszélésen, melyen az alispán is jelen volt, a mérnök meggyőzte a bizottságot arról, hogy az állomás helyét mindenképpen el kell dönteni, mert az irányadó a vonalvezetésben. ³⁷ Úgy döntöttek tehát, hogy a pályaudvart a Fehérképi utca végén, a város déli részén, a Bak felé vezető állami út mellett kell felépíteni. Döntésüket két fő tényező határozta meg. A terep bejárásakor kiderült, hogy a meglévő híd felhasználása nem lehetséges, mert a terepviszonyok sokkal nagyobb beruházásra készítenék a kivitelezőket (alagutat vagy bevágást kellene készíteni), mint ha a Zala folyó bal partjának sík vidékén vezetnék a pályát. A kaszaházi állomást, a város mérnöke, Sturm György támogatása és az olcsóbbasága ellenére elvetették. Kaszaháza külön község lévén attól tartottak, hogy megismétlődik az, ami a szentiváni állomás elnevezésekor történt: Egerszeg megint állomás(név) nélkül marad. Ezen kívül a város további fejlődése szempontjából kedvezőbbnek ítélték egy kicsit távolabb telepíteni a pályaudvart, hiszen új építkezéseket reméltek. Ezzel a kérdést lezárták, a határozatot átadták a Déli Vasút jelen levő főfelügyelőjének. ³⁸ Ezután hosszas számolgotatás kezdődött: van-e

pénze a városnak a vasútra, és ha igen, miből?

A tervezett 300 000 Ft-os költségből 120 ezret törzsrészesvényekből kellett előteremteni, melynek 30%-át készpénzben, a többit pedig ingatlan jelzálog formájában kellett biztosítani. Úgy kalkuláltak, hogy a részvénytársaság alapításához szükséges 1200 darab törzsrészesvényből kb. 700-at Zalaegerszegnek kell vállalnia.

A városnak viszont egyéb forrása nem lévén, birtokeladásból kellett a pénzt előteremteni a kötvényekre. A számítások szerint 50 hold legelőt, több mint 205 hold erdőt, 40 hold rétet kellett volna feláldozni a vasútert, ezen kívül pedig a talpfák, téglák és cserépszindely biztosításával természetben lehetett állni a fennmaradó részt, mivel a vonal leginkább a város érdekeit szolgálja.

Örömteli hírrel érkezett levél 1884. február 26-án a Déli Vaspálya Társaság üzletigazgatóságától. Közölték, hogy márciusban megkezdik a munkálatokat, melyekre 900 forint előleget kértek befizetni a szentiváni pénztáruknál.³⁹

Két nappal később a Déli Vasút új vonalépítési tervével kapcsolatos egyeztetésre hívták össze az érdekelt birtokosokat Alsólendvára. A Spielfeld és Regede (Radkersburg) közötti szárnyvonalat Muraszombat vidéke szívesen folytatta volna magyar területen. A nyomvonalat illetően csak Lendváig volt konkrét elképzelés, onnantól több változat is felmerült. Egerszeg, Szentmihály, Kanizsa egyaránt felvetődött lehetséges csatlakozási pontként. A szándékban azonban egyetértettek a küldöttek, és Svastits Benő alispán elnökle alatt 24 tagú bizottságot küldtek ki a legmegfelelőbb vonalvezetés megállapítására.⁴⁰

A lendvai gyűlés visszhangja hamar elért a megyeszékhelyre. Az irány és csatlakozási pont tekintetében éles vitákra lehetett számítani, de a város közvélekedése nem volt túlságosan derűlátó. Tisztában voltak azzal, hogy a kanizsai csatlakozási pontnak a legerősebb a támogatottsága, mivel inkább országos forgalmi érdekek dominálnak a helyiekkel szemben. Úgy vélték, hogy Alsólendva érdeke is a Kanizsához csatlakozást diktálja, viszont így az alsólendvai mellett a novai járás is gyorsabban juthatott volna el Kanizsára, mint a megyeszékhelyre. A legjobban viszont attól tartottak, hogy a nagyfokú vasúti koncentráció miatt a zalaegerszegi törvényszéket és a megye székhelyét esetleg Nagykanizsára helyeznék át. Ezért tehát a Zalaegerszeg–Szentiván közötti szárnyvonal kiépítését minél előbb el kellett kezdeni.⁴¹ „Periculum in mora”⁴² – hangzott a figyelmeztetés a Zalamegye hasábjain.

A felmérési-nyomjelzési munkálatok a tavasz folyamán el is kezdődtek, miután március 23-án jegyzőkönyvbe került a 900 forint letétbe helyezése, és a nyáron elkészült a vonal műszaki jelentése és költségvetése, melyet 1884. szeptember 8-án kaptak meg. Lukáts Kálmán mérnök a korábbi határozat ellenére két

változatban készítette el munkáját: az eredeti elképzelés szerinti pályaudvar elhelyezéssel, illetve a kaszaházi megoldással. Az első esetben a pályahossz 8,9 km, a másodikonál 6,3 km lett volna.⁴³

Szeptember 14-én délután 2 órakor a gazdasági egyesület termében tanácskozássra gyűltek össze az érdekeltek. Bemutatásra került a pályatérkép, illetve ismét szóba került az állomás elhelyezése. A kérdésben az értekezlet hajthatatlannak mutatkozott: kijelentették, hogy márciusban az előző értekezlet a kérdést eldöntötte, ráadásul az elnöklő Skublics Jenő szavaival élve: „...a mennyire Zala-Egerszeg város közönségének és polgárainak óhajait s érzelmeit ismeri a pályaudvarnak Zala-Egerszegen való elhelyezéséhez oly szorosan ragaszkodik, hogy e célra lehető áldozatokat hozni kész, ellenben a kaszaházi pályaudvarrali kiépítésre áldozatot hozni nem fog.”

A város akkori vezetőinek célja egyértelmű volt: a novai és lendvai járasok Egerszeghez vonzása.

A gyűlésen az indóház kérdésében csak egy módosító javaslat került terítékre: a Fehérképi utca helyett a Pap utca mögötti elhelyezés több előnnyel járna: a pálya rövidebb lenne egy kilométerrel, ami körülbelül fedezné a Zala híd költségét, valamint a Bak felé történő továbbépítésnél a Fehérképi utca esetén nagy szintkülönbséget kellene leküzdeni. A tőke összegyűjtése céljából az érdekelt községekbe ismét aláírást gyűjtő megbízottakat terveztek kiküldeni. A legérdekesebb döntés arra az esetre szólt, ha pénzühiány miatt nem sikerülne a tervet az eldöntött formában megvalósítani. Úgy határoztak, hogy ebben az esetben a kaszaházi megoldást sem építik meg.⁴⁴

November 12-én bejelentették, hogy a város 60 000 forinttal veszi ki a részét a részvényjegyzésből. Mivel ez az előírt törzsrészesvények felét jelentette, a másik felének előteremtésére felhívások kibocsátását rendelték el, melyekben részletesen ismertették a vasút ügyének állását. Elegendő volt a részesvények árának 40 %-át befizetni, de ezentúl csak a törzsrészesvényesek alkották az érdekeltséget. Az 1881. évi XXXI. tc. alapján kérték a megyétől a vállalkozás segélyezését a közmunka alapból. Az építési engedély kéréséhez mind a 120 000 Ft „alájegyzése” szükséges volt. Kijelölték a körjegyzőségekhez kiküldendő bizottságok elnökeit és tagjait, Farkas Dávid országgyűlési képviselőt felkérték a végrehajtó bizottságban való részvételle, a várost pedig a Déli Vasúttal szemben fennálló 92 forint 62 krajcár tartozás megfizetésére.⁴⁵

A város azonban már a törzsrészesvények jegyzéséhez is hitel felvételére kényszerült. A lakosság számára a felhívás és az aláírási ívek kibocsátása december 13-án történt meg. A részvényjegyzési határidőt 1885. március elsejében rögzítették.⁴⁶

Megkeresték a szombathelyi püspököt és a városi

takarékpénztár is. A zalaegerszegi Takarékpénztár Rt. közgyűlését Szigethy Antal részvényesnek sikerült meggyőznie, hogy a vasúti részvénytársaságot 10 000 forintnyi törzsrészvénnyel támogassa.

A részvény jegyzések a végrehajtó bizottság személyes példája nyomán szépen gyűltek, de a május elejében megjelölt határidőt a számos felajánlás ellenére sem tudták tartani. Az egyik legnagyobb részvényes, Zalaegerszeg városa ugyanis nem tudta felvenni a hitelt a rá eső részvények megváltásához, mert Zala megye törvényhatósági bizottsága 1885. május 4-i végzésében elutasította a város hitelfelvételi kérelmét, mivel nem jelölték meg, hogy melyik hitelintézetből és milyen kamattal vennék fel a kölcsönt. Továbbá a fedezetül ajánlott alsó-erdei faállomány kivágásához hatósági engedély beszerzésére volt szükség, a legelők bérbeadásával kapcsolatban pedig a képviselőtestületnek határozatot kellett hoznia, amit ezután még a törvényhatósággal is jóvá kellett hagyatni.⁴⁷

Közben 1885. május 13-án megtörtént Zalaegerszeg rendezett tanácsú várossá válása⁴⁸, az első polgármester Kovács Károly ügyvéd lett. Ezzel a vasútépítés és a város fejlődése új korszakába lépett.

Június elejére 127 egyén 246 darab törzsrészvénye mellé a nagyobb felajánlók, mint Zalaegerszeg 60 000 forinttal, a megye 20 000-rel, az egerszegi takarékpénztár 10 000 forinttal, a Vas-Zalai Megyei Első Takarékpénztár 1000 forinttal, a megyei nemesi pénztár 2000-rel, a gazdasági egyesület 200 forinttal csatlakozott. Ezt a megyei segély 12 000 forinttal egészítette ki, így az egész 109 800 forintot tett ki. A hiányzó 10 200 forint összegyűjtését a polgármestertől várták. A határidőt június 15-re tolták ki. A sajtó az érzelmek felkorbácsolásával akarta elérni, hogy két hét alatt összegyűljön a hiányzó összeg: *„Ha ez sikerül, – lesz vasút, – ha nem, – hagyjunk fel a nagyzás comoediáival, – nyugodjunk le kertünk árnyékában, vagy bújjunk el odunkba és aludjunk tovább rothasztó álmunkat; – megtehetjük; nem ébreszt fel bennünk legalább egy századig a vasuti moraj. [...] Aludj, mohón kilobbant hazafiság! – Lopott fény! – ej! – Jó éjszakát!”*⁴⁹

Amíg a vonatokra csak Szentivánon lehetett felszállni, addig a 7 kilométeres távolságot át kellett hidalni valahogyan. A növekvő forgalmi igényeket mutatja, hogy 1885 augusztusában újabb „fiakker-társulat” alakult a városban. A kocsik a „Zöldfa” vendéglőtől indultak, a menetdíj személyenként 60 krajcár, kocsinként 2 forint volt.⁵⁰ Időközben elkészült a városi vagyon becsübizonyítványa is. Ebben a város ingatlanvagyonát mérték fel. A városháza, ipariskola, cselédház, szénaspajta, vágóhid, kaszárnya és a téglatelep együttes becsült értéke 91 050 forint 55 krajcárt tett ki.⁵¹ Ez elegendő biztosítéknak számított, így Zala megye törvényhatósági bizottsága 1885. szeptember 14-i végzésével végre

jóváhagyta a város vasúti kölcsönfelvételét.⁵²

A Zalamegye december 20-án közölte a törzsrészvény aláírók teljes névsorát. 221 aláíró 1294 darab törzsrészvényt jegyzett, amivel 129 400 forint tőkét biztosítottak a vállalatnak.

A tőke biztosítása nyomán a vállalkozók érdeklődése is megélénkült a vasút iránt. Decemberben két bécsi, egy budapesti és egy kiscelli vállalkozó kopogtatott a végrehajtó bizottságánál, akikhez januárban egy ötödik érdeklődő is csatlakozott. Egyikük, Thomasevits Sándor már egy Zalaegerszeg–Regede vonal tervét kínálta a városnak, így vele 1886. április 4-én meg is állapodtak.⁵³

A Déli Vasút Igazgatósága azonban bár „jóakarátulag” támogatta az ügyet, de üzletszerződést nem kötött az érdekeltséggel, addigi vicinális vonalai ugyanis mind deficitesek voltak. A korábbi ajánlattevők sorra kihátráltak. Úgy tűnt, hogy a város nem talál vállalkozót a vasút építésére. Ekkor azonban a bécsi Kohn és Gottermann cég engedélyt kapott egy Zalaszentivántól Zalaegerszegen át Alsólendváiig vezető vonalra, melyet esetleg Csáktornyaig és Radkersburg felé a stájer határig lehet tovább építeni, továbbllendítve ezzel a vasút-ügyet a holtpontról.⁵⁴

A tervezett vonal legnagyobb települése a megyeszékhely volt, ezért a már meglévő érdekeltséget is be kívánták vonni a megvalósításba. Sőt a tervezésbe is, hiszen két vonalvezetés is szóba került. Az egyik szerint Bakon túl a Válicka patak völgyében dél felé haladva Söjtörön át Bánokszentgyörgyig, majd onnan érkezett volna Csömödér és Páka térségébe. A másik terv Baknál a Cserta-Kerka völgybe való áttéréssel Tófejen és Gutorföldén át rövidebb úton érte volna el Csömödér községet. Az egerszeg–szentiváni érdekeltek úgy döntöttek, hogy a rövidebb vonalat támogatják. Úgy gondolták, hogy Bak állomása majd begyűjti a Söjtörtől Pusztamagyaródig terjedő vidék személy- és áruforgalmát, Szentlisló és Bánokszentgyörgy pedig már úgyszólván vonzáskörzetéhez tartoztak. Állomásokat is javasoltak: Zalaegerszegen a város saját határában, Bakon, Gutorföldén, Csömödér és Páka közös állomásán, Lentiben vagy Rédicsen, Alsólendván és Muraszterdahelyen.

A zalaegerszeg–alsólendvái vonal *„...megyénket 90 kilometer hosszúságban szelné [át], a székvárost a rég nélkülözött vasút áldásában részesítené s megyénk egyik legelhagyottabb részében: Göcsejben nyitná meg az utat a villany és gőz sebességével haladó kultúrának. Ha mindezen vonalrészek kiépítetnek, megyénk úgy be lesz hálózva vonalakkal, hogy ha valakinek a vármegye valamennyi nevezetes városában leendő dolga, két nap alatt bű nélkül végezhet. Nincs ez az idő olyan nagyon messze...”* – írta az újság.⁵⁵

A Szentiván–Csáktornya vonal előmunkálatai haladtak, így a korábban megalakult szentiván–egerszegi

érdekeltség 1888. június 26-án kimondta csatlakozását az új érdekeltiséghez.⁵⁶

A város képviselőtestülete 1888. július 21-i rendkívüli ülésén tárgyalta a vasút finanszírozását. Egyéb forrás híján a Pesti Kereskedelmi Banktól 110 000 forint kölcsön felvételét javasolták.⁵⁷

Augusztus elején a sajtóban jelent meg először az új vasút másik végpontjának neve, amely lehetővé tette az összekapcsolódást a nyugati vasúttal. A terv szerint Ukk község, a Boba–Jánosháza–Sümege vonal állomása lett az új vasúti csomópont. Augusztus 7-én és 8-án történt meg a Szentiván és Ukk közti szakasz közigazgatási bejárása.⁵⁸

A polgármester által előterjesztett javaslat a 110 000 forint törlesztését 50 év alatt kívánta teljesíteni, évi 5550 forinttal terhelve meg a város költségvetését. Az indítványt név szerinti szavazással egyhangúlag támogatta a képviselőtestület 53 tagja. A hitelt a határozat értelmében a Zalaszentivántól Zalaegerszegen át Csáktornyaig vezető vonal kiépítésére kívánták fordítani.⁵⁹ A közmunka- és közlekedésügyi miniszter október 6-án délelőtt 11 órára rendelte el a Csáktornyától Szentivánon át Ukkig tartó vonal engedélyezési tárgyalását.⁶⁰

Október 6-án a minisztérium megadta az építési engedélyt. Elkészítették a törvényjavaslatot is.⁶¹

1888 végére kijelölték a vonal végleges irányát. Az építési tőkét 3 948 000 forintban állapították meg. A Tüske–Szentgrót szárnyvonalra 180 000 forintot irányoztak elő. A vonal kiépítésére a müncheni Localbahn Aktien Gesellschaft kapott engedélyt. A cég az építés mellett a tőke 65%-ának beszerzését is vállalta. A maradék 35%-ot az érdekeltiségnek kellett fedezni. Ezt az 1 300 000 forintot főként a megyei szervezetek és magánszemélyek törzsrészcsevény aláírásával kívánták biztosítani, de akkor még az állam segítségével együtt is csak mintegy 800 000 forint állt rendelkezésre. A vonal melletti nagybirtokosoktól is jelentős segítséget vártak.⁶²

Az engedélyezési tárgyalásra végül 1889 februárjának második hetében került sor. Az építési tőkét újra meghatározták, amely most a korábbinál valamivel kevesebb, 3 707 000 forint lett. A Localbahn Aktien Gesellschaft 175 000 forint óvadék letételével kötelezte el magát arra, hogy az építkezést elkezdje, ha a törzsrészcsevények összegyűlnek. Még mindig 1 142 400 forintot kellett letenni, amelyből február közepén még csak 900 000 volt biztosítva.⁶³ Április 11-én Baross Gábor közmunka- és közlekedésügyi miniszter törvényjavaslatot terjesztett a képviselőház elé a Csáktornyától Zalaszentivánon át Ukkig vezető helyi érdekű vasút építéséről. Az építkezés engedélyezésére a parlamentnek törvényben kellett felhatalmazni a minisztériumot. A törvényjavaslatban a pálya irányán túl szerepelt az is, hogy az 1888. évi IV. tc. 10.§-ában meghatározott 35%-os érdekeltiségi támogatást ebben az esetben 30%-

ra csökkentsék. Attól tartottak ugyanis, ha az engedélyt nem lehet 1889-ben kiadni, a törvényi felhatalmazás érvényét veszíti, tehát újra kell kezdeni az egész engedélyezési eljárást.⁶⁴

Műszaki paramétereit tekintve a javaslat szabványos nyomtávú, 30 km/órás sebességű pályáról szólt. 23,6 kilogrammos acél síneket, legfeljebb 10 ‰-es emelkedést illetve esést, legalább 250 méteres sugarú kanyarodásokat írt még elő. A javaslat szerint az állomások „Csáktornya, Muraszterdahely, Alsó-Lendva, Rédcics, Csömödér, Gutorföld, Tófej (hadi kitérő), Bakk, Zala-Egerszeg, Zala-Szent-Iván, Ollár, Szöppök, Zalabér, Tüske, Eötvös (rakodó állomás) és Ukk” lettek. Szentivánon kötelesek voltak összeköttetést teremteni a déli vasút pályájával is. A Tüskénél kiágazó, Szentgrótig vezető 5-6 km-es pályára szintén engedélyt kapott a cég, erre 180 000 forintot irányoztak elő. A vasút üzletkezelését az engedély időtartamára a Magyar Királyi Államvasutak igazgatósága kapta meg.

Július 3-án látott napvilágot Baross Gábor miniszteri rendelete 20.496/1889. szám alatt, mely a csáktornya–zalaszentiván–ukki helyi érdekű gőzmozdonyú vasútra vonatkozó engedélyokmányt tartalmazta. A vasút építését az engedély kiadásától számított két éven belül kellett befejezni és a vonalat a forgalomnak átadni.⁶⁵

Az engedélyes a korábban a törvényjavaslatban meghatározott 15 állomást volt köteles felépíteni a vonal mentén. Ezek közül hat volt vízállomás, négy helyen hídmérleget, két állomáson mozdonyszint is terveztek. Egyedül Zalaegerszeg kapott emeletes állomásépületet.⁶⁶

A nyár végére az előkészületek odáig jutottak, hogy megkezdődhetek a vasút építését célzó konkrét lépések.

A képviselőtestület szeptember 28-i ülésén Kovács Károly polgármester napirend előtt jelentette be, hogy másnap délelőtt fél 12-kor ünnepélyesen megkezdik az Ukk–Zalaegerszeg–Csáktornya vasút építését.⁶⁷

1889. szeptember 29.-én történelmi jelentőségű nap köszöntött Zalaegerszegre. A szakadó eső ellenére nagy tömeg gyűlt össze azon a helyen, ahol az indóházat szándékoztak felépíteni. Szilágyi Olivér országgyűlési képviselő, az építő társaság jogtanácsosa mondott beszédet. Ezután következett az ünnep lényege: a külön erre az alkalomra készített ezüst kapával tették meg az első kapavágásokat, a főispán a kormány, az alispán a megye, a polgármester pedig a város nevében. A kapán a következő felirat volt olvasható: „A csáktornya–zalaegerszeg–ukki helyi érdekű vasút építésének megkezdése emlékeül az első kapavágást ezzel a kapával tette bocsári Svastits Benő, Zalavármegye főispánja⁶⁸, 1889. szeptember 29-ik napján hazánk és Zalavármegye közgazdasága és művelődésének emelésére.”

A társaság az ezüst kapát a megyének ajándékozta, melyet a megyei közgyűlés határozata értelmében a megyei levéltárban helyeztek el.⁶⁹ Az ünnepély zárása-

ként délután az Arany Bárány vendéglő kaszinó helyiségében 80 fős bankettet rendeztek.⁷⁰

A sajtó tavasszal már tudni vélte az átadás időpontját is. Március 30-án „biztos forrásból” való értesülésre hivatkozva 1890. augusztus 18-át, a király születésnapját közzölték a megnyitás dátumaként.⁷¹ Az első vonat, „»Jenő gőzös« [...] április 17-én vonult be délelőtti 11 órakor felkoszoruzva városunkba a pályaudvarhoz. A vonattal jött be az itt állomásozó vasuti mérnöki kar is. Nagyon természetes, hogy a nálunk szokatlan vendégnek számos szemlélője és bámulója akadt.”⁷²

A boba-jánosháza-sümegi vasúttársaság július 13-án tartotta gyűlését Sümegen, ahol kimondták az egyesülésüket a „dunántúli vicinális vasutak” társaságával. Ezzel a tervezett Pozsony–Szombathely, az Ukk–Csáktornya, a Boba–Jánosháza–Sümeg és a Sümeg–Tapolca helyi érdekű vasutak közös igazgatás alá kerültek.

1890 júliusában az úgynevezett „Turódi puszta alatt”⁷³ bevágást készítettek az építők, amikor nagy mennyiségű mamut és egyéb őskori csontmaradvány került elő. Amint az esetnek híre ment, rögtön látogatók jelentek meg a helyszínen. Július 8-án Széchenyi Béla gróf is megtekintette a helyet, sőt „több darab leletet magával el is vitt”.⁷⁴

A kereskedelemügyi miniszter végül október 15-re tűzte ki a „műtanrendőri” bejárást. A két napig tartó ellenőrzést délelőtti 9 órakor Csáktornyról indulva kezdték el.⁷⁵

1890. október 19-én a Zalamegye címlapján babékoszorúba foglalt dátummal jelent meg. Ezen a régóta várt napon történt meg az Ukk–Csáktornya vasútvonal átadása. A lap vezércikke hüen tükrözte az esemény jelentőségét. „Az ige megtestesült! A várva-várt napnak hajnala meghasadt! Ami után éveken keresztül oly epedve sóvárogtunk, megvalósult! [...] Megérhettük megnyitását ama vasutnak, mely hivatva van sajátos viszonyainál fogva jó ideig háttérbe szorult városunknak új lendületet adni! Hivatva van vármegyénk iparát és kereskedelmét emelni, kulturális érdekeit előmozdítani, a megye lakosainak új kereseti forrást nyitani, vagyonosodását megteremteni.”

Az átadás napja különös izgalomban találta Zalaegerszeget. A várost alaposan feldíszítették a nagy napra. Zászlók és virágfüzerek voltak mindenütt, a fehérképi utca vasútállomás felőli végén pedig diadalkapu állt. Rajta középen az államcímer, jobbról a megye, balról a város címere. A Baross Gábort éltető felirat mellett az állomás felől az „Isten hozott!”, a város felől pedig az „Isten veled!” felirat volt olvasható. A lakosság már kora reggeltől izgatottan várta a magas vendég megérkezését. A miniszter különvonata „mozsarak durrogása között” 11-kor ért Zalaegerszeg állomására. A város nevében Kovács Károly polgármester köszöntötte. Az állomásról a megyeházára 80 lovasfogat szállította a résztvevőket.

A megyei hatóságok a vármegyeház nagytermében

tisztelegtek a miniszternek. Jelen volt valamennyi állami hivatal tisztviselői kara, a város képviselőtestülete, a honvéd huszár tisztikar, valamint a város minden iskolájának tantestülete is.

Az ünnepi ebéd után délután fél négykor indult tovább a küldöttség. A fellobogózott vonat este fél hatkor ért Alsólendvára. Ott a tűzoltózenekar játszotta el a Himnuszt. A miniszter nem tudott a városban időzni, ám a lendvaiak népünnepélyt tartottak az erre a célra megszavazott 200 forintból.

Muraszardahelynél a vonat megállt a szépen kivilágított Mura híd előtt. A miniszter nagy érdeklődéssel szemlélte meg a vonal legérdekesebb műtárgyát. Ennek érdekességét az adta, hogy helyi érdekű vasútnál először alkalmaztak hídépítéshez vasbetont. A költségeket ezzel jócskán sikerült csökkenteni, a pillérek erejét viszont még növelte is ez a megoldás.

Este hétkor érkeztek Csáktornyára, majd visszafelé megálltak Nagykanizsán, ahonnan a neves vendég vonata negyed tízkor gördült ki az állomásról és indult a főváros felé.⁷⁶

Összegzés

1888-ra dőlt el ténylegesen, hogy megvalósulhat a zalai megyeszékhelyet is érintő helyi érdekű vasút. Zalaegerszegnek viszont most egyedül annyi törzsrészszervényt kellett biztosítania, mint korábban a Szentiván–Egerszeg tervnél az egész érdekeltségnek. A város ennyi pénzt, 110 000 forintot nem tudott kigazdálkodni, így nem maradt más megoldás, mint az újabb kölcsön felvétele. Az ambiciózus városvezetés, élén Kovács Károly polgármesterrel, több fejlesztési tervvel is foglalkozott. Ezek közül kétségtelenül a vasút volt a legnagyobb és leglátványosabb. A város megyeszékhely mivoltának erősödését is várta az új vonaltól. Szerencsájukra magas szinten találtak támogatót: Baross Gábor közmunka- és közlekedésügyi, majd később kereskedelmi miniszter személyében. Baross mint Deák Ferenc nagy tisztelője rokonszenvezett Zala megye fejlesztési törekvéseivel. Minden bizonnyal ennek a jól megalapozott szimpátiának köszönhetette a megye azt a rendkívüli támogatást, hogy a törvényben előírt 35 %-os törzsrészszervény-hányadot 30 %-ra mérsékeltek. A miniszter ezzel adta a legnagyobb lökést a vasút ügyének. Enélkül a segítség nélkül a vasút újra a sikertelen tervek számát gyarapította volna, és ezt a kortársak is pontosan érzékelték. Amint a korabeli sajtóból kiderül, értékelték is. 1889–90-ben aligha volt népszerűbb ember és politikus Zalában Baross Gábornál. Ezt kiválóan bizonyítja a városi képviselőtestület 1890. november 12-én tartott rendkívüli közgyűlésén született következő indítvány: „Kovács Károly polgármester indítványára a képviselő testület indítatva azon hálától a mellyel Ő Nagymél-

tósága Bellusi Baross Gábor ur, m. kir. kereskedelmi minister iránt Zala-Egerszeg rend. tan. város képviselő testülete és közönsége eltelve van; – s azon magas látogatás emlékére, mellyel ő Nagyméltósága városunkat 1890. évi október hó 19-én szerencsétlenül kegyeskedett Felkéri és megbizza Kovács Károly polgármestert, mint Zala-Egerszeg rend. tan. város törvényes képviselőjét, kérje meg Nagyméltóságú Bellusi Baross Gábor urat, m. kir. Kereskedelmi ministert, kegyeskedjék megengedni, miszerint a vaspálya állomás mellett újonnan alkotott sétányunk »Baross ligetnek« nevezetethessék el, s a város közönsége itt egy – az utódokat is hálára intő emlékkövel megjelelendő – fát ültethessen »Baross fája« név alatt, – az ő magas látogatásának kedves és boldogító emlékére”.⁷⁷

A megyében az 1880-as évek végén két rövidebb vonal is épült. Ezek sikere mindenképpen ösztönzőleg hatott a megyeszékhelyre és a megye közlekedésileg addig feltáratlan területeire. A vasútépítés törvényerőre emelése, vagyis az 1889. évi XXXV. Törvénycikk megszületése után már felgyorsultak az események. 1889. szeptember 29-én az első kapavágás ünnepségével megkezdődött az építés. Mindaddig, amíg a kivitelezés folyt, a megyei közigazgatási bizottságnak folyamatosan napirenden kellett tartania a vasútügyet. Sorra érkeztek a települések és birtokosok kérvényei, melyek műtárgyak létesítését vagy módosítását kér-

ték. A bizottságnak minden kérvény ügyében állást kellett foglalni, és javaslatot kellett a minisztérium elé terjeszteni. Igyekeztek minden reális igény támogatni. Már 1890. áprilisában begördült az első szerelvény Zalaegerszegre. Igaz, hogy a vonalat még nem nyitották meg, de a város szerette volna elérni a forgalom ideiglenes elindítását. Erre végül nem került sor. A tervezett menetrenddel szemben is számos kifogásuk volt. Nehéz volt olyan menetrendet készíteni, amelyik három pontnál tudta biztosítani a csatlakozást. Egerszegnek ugyanis a két végpont mellett égetően szüksége volt a Déli Vasút Szentivánon át közlekedő járataira. Ezzel kapcsolatban többé-kevésbé el is érték céljukat. Másik fő problémájuk az állomással volt. Kicsinek és „méltatlannak” találták. A város vezetői nyilván túlértékelték a vasútvonaluk jelentőségét, amennyiben fővonali pályaudvart szerettek volna látni Zalaegerszegen. A tényleges forgalmi igény ekkor még nem mutathatta meg, hogy igazán szükséges-e a bővítés, amit már a pálya átadása előtt kértek. Végül 1890. október 19-én történt meg a vasút átadása, még-hozzá miniszteri vízzel egybekötve.

Zalaegerszegnek 25 évi küzdelem árán lett saját vasútja. A felhőtlen öröm napjai után következtek a hétköznapiak, amikor aztán a megye érintett részének lakói szembesülhettek a pálya előnyeivel és hátrányaival.

Jegyzetek

- ¹ TÓTH Kálmánné: Képek a Déli Vasút nagykanizsai történetéből. Nagykanizsa-Budapest, 1986. 9.
- ² MAJDÁN János: A „vasszekér” diadala. Budapest, 1987. 66.
- ³ UJHELYI Géza: A vasutügy története. Budapest, 1910. 154.
- ⁴ Lásd: „Átnézeti térkép a magyar közlekedési ügy rendezéséről javaslatához.” In: Széchenyi István: Javaslat a magyar közlekedési ügyek rendezéséről. (Melléklet) Készítette: Kovács Lajos. [Széchenyi István], [1848.]
- ⁵ HORVÁTH Ferenc: A Zala megyei hírlapok és folyóiratok bibliográfiája 1861-1973. Zalaegerszeg, 1978. 127-128.
- ⁶ Állami főgimnáziumi tanár volt, 1901. május 14. és 1902. január 19. között ő rendezte a megyei levéltárat, neki köszönhetjük a Zalaegerszeg Város Régi Levéltára lajstromát.
- ⁷ SEBŐK Samu: Adatok Zalaegerszeg r. t. város

- történetéből. Zalaegerszeg, 1902. 86.
- ⁸ PESTHY Pál: Zalaegerszeg múltja és jelene. Zalaegerszeg, 1931. 152.
- ⁹ Zalamegye (a továbbiakban: ZM.) II. évf. 26. sz. 1883. július 1.
- ¹⁰ Fejezetek Zalaegerszeg történetéből. Szerk. Simonffy Emil. Zalaegerszeg, 1970. V. fejezet 47. Sajnos hivatkozások nincsenek, így nem lehet tudni, pontosan honnan vette ezeket az adatokat.
- ¹¹ ZM. II. évf. 7. sz. 1883. február 18.
- ¹² Zala Megyei Levéltár (továbbiakban: ZML.) Zalaegerszeg Város Régi Levéltára V. 1601. (Továbbiakban: V. 1601.) 567. (német nyelvű) Magyar fordítását közli: Dokumentumok Zalaegerszeg történetéből. Szerk.: Gyimesi Endre. Zalaegerszeg, 1985. 123.
- ¹³ ZML. V. 1601. 570.
- ¹⁴ ZML. V. 1601. 569.
- ¹⁵ Zala-Somogyi Közlöny, VIII. évf. 1. sz. 1869. január 4.

- ¹⁶ Fackh Gedő (1832-1892) Pöltenberg Ernő tábornok unokaöccse. 1848-ban huszárhadnagyként csatlakozott a honvédsereghez, 1949-ben százados. A kiegyezés után Zala vármegye főpénztárnoka, Botfán földbérllő. Az 1870-es évektől Badacsonytomajon él, országgyűlési képviselő. Felesége: Pöltenberg Ilona.
- ¹⁷ ZML. V. 1601. 434.
- ¹⁸ Zala-Somogyi Közlöny, VIII. évf. 25. sz. 1869. március 27.
- ¹⁹ Zala-Somogyi Közlöny, X. évf. 20. sz. 1871. május 13.
- ²⁰ A két város közti „ősi” ellentét gyökerei legalább 1853-ig mennek vissza, amikor Nagykanizsa megpróbálta a megyeszékhelyet áttelepíteni. Ennek részleteit lásd: Halász Imre: A közigazgatás átszervezése és a négycentrumú megye kialakulása. In: Zala megye ezer éve. (Szerk. Kostyál László) Zalaegerszeg, 2001. 163-164.
- ²¹ Állami kamatbiztosítás nélküli vasutak. Zala-Somogyi Közlöny, XII. évf. 8. sz. 1873. január 26.
- ²² Magyar Törvénytár. 1880. évi törvénycikkek. Budapest, 1896.
- ²³ Majdán János: Helyiérdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon. Pécs, 1997. 58-60.
- ²⁴ ZML. V. 1601. 599.
- ²⁵ ZM. II. évf. 25. sz. 1883. június 24.
- ²⁶ ZM. II. évf. 26. sz. 1883. július 1.
- ²⁷ ZML. V. 1601. 621.
- ²⁸ ZML. V. 1601. 621.
- ²⁹ ZM. II. évf. 28. sz. 1883. július 15.
- ³⁰ ZML. V. 1601. 621. A ZM II. évf. 30. (1883. július 29.) számában rövid hírből szintén tudósított a gyűlésről.
- ³¹ ZML. V. 1601. 621.
- ³² ZML. V. 1601. 446.
- ³³ ZM. II. évf. 34. sz. 1883. augusztus 26.
- ³⁴ ZML. V. 1601. 621.
- ³⁵ ZML. V. 1601. 446.
- ³⁶ ZM. II. évf. 46. sz. 1883. november 18.
- ³⁷ ZM. III. évf. 3. sz. 1884. január 20.
- ³⁸ ZML. V. 1601. 625. valamint: ZM. III. évf. 4. sz. 1884. január 27.
- ³⁹ ZML. V. 1601. 625.
- ⁴⁰ Nemzet. III. évf. 541. (63.) sz., esti kiadás, Budapest 1884. március 4.
- ⁴¹ ZM. III. évf. 10. sz. 1884. március 9.
- ⁴² „Veszélyes a késlekedés” (Livius: Historia XXXVIII. 25)
- ⁴³ ZML. V. 1601. 625.
- ⁴⁴ ZML. V. 1601. 625. és ZM. III. évf. 38. sz. 1884. szeptember 21.
- ⁴⁵ ZML. V. 1601. 625. és ZM. III. évf. 46. sz. 1884. november 16.
- ⁴⁶ ZML. V. 1601. 625.-ben 40 darab aláírási ív található.
- ⁴⁷ ZML. V. 1601. 161.
- ⁴⁸ MEGYERI Anna: Középítkezések, városfejlődés Zalaegerszegen 1850-1945 között. In: Zala megye ezer éve (Szerk. Kostyál László) Zalaegerszeg, 2001. 179.
- ⁴⁹ ZM. IV. évf. 23. sz. 1885. június 7. Az utolsó sor Katona József: Bánk bán című művéből Petur bánt idézi.
- ⁵⁰ ZM. IV. évf. 32. sz. 1885. augusztus 9. (Az első ilyen vállalkozás 1865-ben indult el a városban.)
- ⁵¹ ZML. V. 1601. 161. Az értékbecslés 1885. augusztus 26-án készült el.
- ⁵² ML. V. 1601. 161.
- ⁵³ ZML. V. 1601. 621.
- ⁵⁴ ZM. V. évf. 48. sz. 1886. november 28.
- ⁵⁵ ZM. VI. évf. 23. sz. 1887. június 5.
- ⁵⁶ ZML. V. 1601. 621. az értekezlet jegyzőkönyve, továbbá ZM. VII. évf. 26. és 27. sz. 1888. június 24. és július 1.
- ⁵⁷ ZML. Zalaegerszeg Város Képviselő-testületének jegyzőkönyvei V. 1606. (Továbbiakban: V. 1606.) Rendkívüli képviselőtestületi gyűlés 1888. július 21.
- ⁵⁸ ZM. VII. évf. 32. sz. 1888. augusztus 5.
- ⁵⁹ ZML. V. 1606. Rendkívüli képviselőtestületi gyűlés 1888. szeptember 22.
- ⁶⁰ ZM. VII. évf. 39. sz. 1888. szeptember 23.
- ⁶¹ ZM. VII. évf. 44. sz. 1888. október 28.
- ⁶² ZM. VII. évf. 52. sz. 1888. december 23.
- ⁶³ ZM. VIII. évf. 7. sz. 1889. február 17.
- ⁶⁴ ZM. VIII. évf. 15. és 16. sz. 1889. április 17. és 21.
- ⁶⁵ Magyarországi Rendeleték Tára. Budapest, 1889. 121. sz. 1713-1731.
- ⁶⁶ Kimutatása azon épületeknek, melyeket az engedélyes e helyi érdekű vasuton előállítani köteles (A 20.496 miniszteri rendelet melléklete). Magyarországi Rendeleték Tára. Budapest, 1889. 121. sz. 1736.
- ⁶⁷ ZML. V. 1606. 1889. szeptember 28.
- ⁶⁸ 1886-tól lett főispán
- ⁶⁹ Az ezüstkaptát ma a Göcseji Múzeum őrzi. Lelt. száma: T. 75.8.2.
- ⁷⁰ ZM. VIII. évf. 40. sz. 1889. október 6.
- ⁷¹ ZM. IX. évf. 13. sz. 1890. március 30.
- ⁷² ZM. IX. évf. 16. sz. 1890. április 20.
- ⁷³ A „Turód” nevű pusztát Bak és Baktüttös községek között található.
- ⁷⁴ ZM. IX. évf. 29. sz. 1890. július 20.
- ⁷⁵ ZM. IX. évf. 41. sz. 1890. október 12.
- ⁷⁶ ZM. IX. évf. 43. sz. 1890. október 26.
- ⁷⁷ ZML. V. 1606. 1890. november 12.

Zalaegerszeg's struggle for railway

It was an important event in the development of the 19th century Zalaegerszeg, when the railroad reached the city. The most urbanised town in the county was Nagykanizsa, which had already become a railway junction in the 1860s. This improved their economic positions further, which was envied in the county seat. From 1865 onwards was the railway case, as the Kanizsa-Sopron line passed from the city only 7 km away. First they tried to use horse drawn trains, but the plan failed. In the 1870's the city dealt with the plan of the Pápa-Csáktornya line, which preliminary works

were completed in 1879. So when the 31st law article regarding the commuter railways in 1880 was published, it was rightly hoped: there would be rail. From 1885 Zala-Egerszeg had become a town with an organised council. Enthusiastic Mayor Károly Kovács also needed for four years to begin the railway construction. The personal assistance of Minister Gábor Baross was required to initiate the first steps in the autumn of 1889. The line was finally issued on the 19th October 1890.

Translated by Livia Simmer



Zalaegerszeg régi vasútállomása
(Göcseji Múzeum)

