

Horváth Csaba Sándor

## A sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete

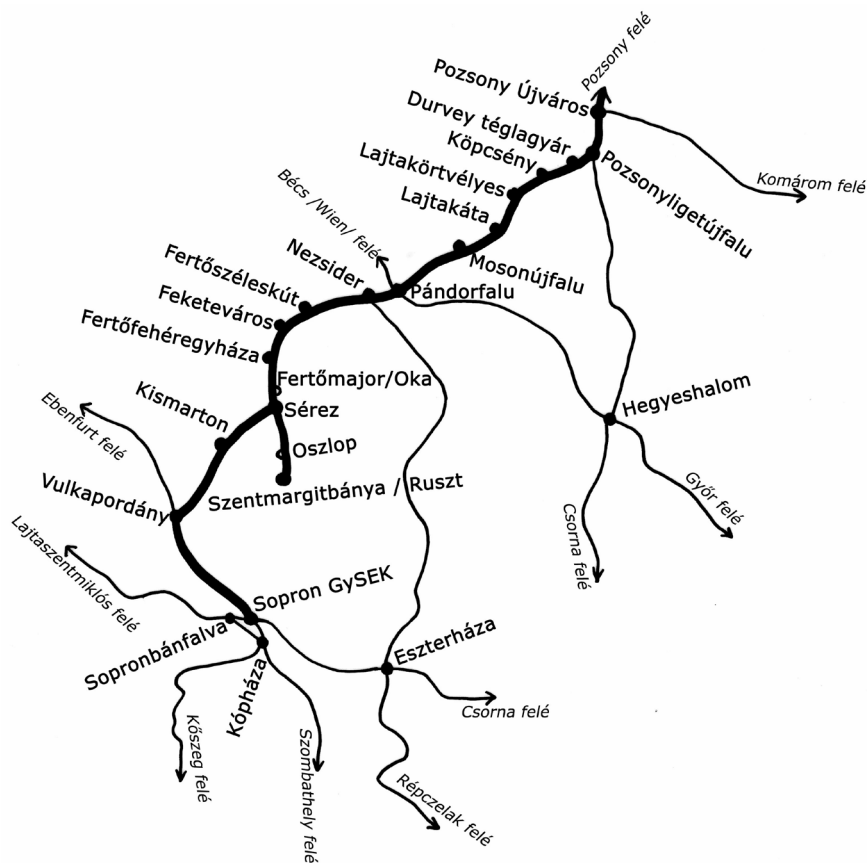
Célom jelen tanulmányban, hogy feltárjam a Sopront és Pozsonyt összekötő vasút kiépülése előtti elképzeléseket, a különböző irányok körüli vitákat, érdekérvényesítést, rivalizálást, lobbizást és az egész döntéshozatali mechanizmust, a vonalvezetést meghatározó társadalmi okok szem előtt tartásával. Ez azért is érdekes, mert a helyiérdekű vasutak első ránézésre sokszor megmagyarázhatatlanul kacsringós nyomvonallal rendelkeztek, de ez nem véletlen! A vicinálisok végleges iránya komoly érdekháborúk eredménye volt, a befolyásosabb, gazdagabb és szerencsésebb települések, birtokosok és gyártulajdonosok elérhették azt, hogy érintse a területüket pálya, ezzel pedig bekapcsolódjanak a közlekedési vérkeringésbe, amely akkortájt megnyitotta a világot előttük. Az utókor számára evidencia, hogy a HÉV ezeket a városokat, falvakat szelte át, azonban a kiépítése előtt több csoport többféle tervvel jelentkezett, amelyek közül az valósult meg, amely egyrészt a többséget meg tudta győzni, másrészt pedig – e támogatásokból fakadóan – a vonal létrehozásának finansziális hátterét biztosította. A hazai vasúttörténeti kutatások legnagyobb hiányossága a legtöbb esetben, hogy egy pálya irányának a meghatározását kizárólag gazdasági okokra vezetik vissza, még akkor is, ha sok esetben valóban ez határozta meg a vonalvezetést. Az 1880. évi XXXI., a helyiérdekű vasutakat engedélyező törvénycikk értelmében pedig „az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek”<sup>1</sup> kell hogy megfeleljenek a vicinálisok, amelyekben benne foglaltatik a társadalmi szükségletek kielégítése is, így erre szintén koncentrálni a tanulmányom.

A magyarországi és északnyugat-dunántúli térség vasútépítésében jelentős áttörést a helyiérdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. és az 1888. évi IV. törvénycikk<sup>2</sup> eredményeztek, amelyek az „olcsó” vasutak építésére helyezték a hangsúlyt, és céljuk volt, hogy a Pest–Buda központú horizontális vasúthálózatot vertikálisan egészítsék ki, fókuszálva a regionalitásra, a lokalitásra és az adott vidék közgazdasági igényeire. Ennek függvényében egyfajta vasútépítési láz vette kezdetét hazánkban, amely Sopront és Pozsonyt sem kerülte már el. A sopron–pozsonyi HÉV 1897. évi átadásáig kiépítették 1891-re a pozsony–porpáci és 1895-re a pozsony–dunaszerdahelyi helyiérdekű vasutat.<sup>3</sup> Megállapíthatjuk

<sup>1</sup> 1880. évi XXXI. A helyi érdekű vasutakról szóló törvénycikk (<http://1000ev.hu/index.php?a=3&param=5922> – utolsó letöltés: 2013. március 1.).

<sup>2</sup> 1888. évi IV. A helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről szóló törvénycikk (<http://1000ev.hu/index.php?a=3&param=6282> – utolsó letöltés: 2013. január 25.).

<sup>3</sup> Horváth 2011: 543.

*A sopron-pozsonyi helyiérdekű vasút*

A szerző vázлата alapján készítette Majorossy Judit.

tehát, hogy a korábbi (fő)vonalaival<sup>4</sup> Sopron és Pozsony már a két várost összekötő vicinális vasút kiépülése előtt szerves részét képezte a magyarországi vasúthálózatnak, sőt mindkét település egyfajta vasúti csomópontként funkcionált az északnyugat-dunántúli régióban. Sopron és Pozsony viszonylatában 1897-ig nem volt direkt módon vasúti kapcsolat, csak Bécsen keresztül, átszállással lehetett eljutni az egyik pontból a másikba. A sopron–pozsonyi HÉV így mindkét város szempontjából fontos vicinális, nem véletlen, hogy már meglehetősen korán felmerült a kiépítése.

<sup>4</sup> Az 1847-ben átadott soproni–bécsúj helyi (katzelsdorfi) vonal, az 1848-ban átadott pozsony–marcheggi vonal, valamint 1850-ben átadták a Pozsony és Párkányháza közötti részt, amellyel Pest és Pozsony került közvetlen összeköttetésbe, 1879-ben pedig Sopron került közvetlen vasúti összeköttetésbe a GYSEV-en keresztül Győrrel és Ebenfurtton keresztül Béccsel (Frisnyák 2001).

## A SOPRON–POZSONYI HÉV: AZ ELSŐ PRÓBÁLKOZÁSOK ÉS MEG NEM VALÓSULT TERVEK

A két várost összekötő vasút terve már a magyar vasútépítés korai szakaszában felmerült, azonban – mint látni fogjuk – ezek az elképzelések jó ideig nem valósultak meg. Az egyik „engedményes”<sup>5</sup> követte a másikat, a vonalvezetés folytonosan változott, azonban az érdekeltek erőfeszítései a vaspálya megépítésével kapcsolatban nem lankadtak. Bár az ebben a korszakban felmerült tervek, öltetek nem váltak valóra, de a HÉV megépülésének ez az előtörténete kiválóan illusztrálja a vonal kiépítésének tétjét, a kezdeti bizonytalanságot, magát a döntéshozatali mechanizmust és végül a minisztérium által kiadott engedélyek kavalkádját, amelyet nemegyszer nehezen lehetett követni.

A Sopron és Pozsony között létesítendő vasút tervéről 1866-ban olvashattunk első ízben a *Centralblatt* hasábjain.<sup>6</sup> Gróf Esterházy Antal galántai birtokos, császári és királyi kamarás kért és kapott előmunkálati engedélyt a bécsi illetékes minisztériumtól a két várost összekötő vaspálya létesítésére.<sup>7</sup> Egyelőre annyit lehetett tudni a vonalvezetésről, hogy Pozsonyból kiindulva Zurányon vagy Pándorfalun át a Fertő tó nyugati partja mentén Sopronig futna. Ez metszené a kanizsa–soproni vonalat, majd Molnárinál kapcsolódna a nagykanizsa–murakeresztúr–csáktornya–pragerhofi,<sup>8</sup> a Déli Vaspálya Társaság által 1860-tól üzemeltetett szakaszhoz. Ezen keresztül Magyarország északi része kapcsolatot teremthetne déllel, mindazonáltal a Duna partján felépítendő vasútállomással és a folyón átívelő híd létesítésével hazánk nyugati részének közlekedését is fellendíthetné.<sup>9</sup> Az ügy érdekében az érdekeltek létrehozták a Pressburgerbahn Consortiumot.<sup>10</sup> Még ebben az évben felmerült az az ötlet is, hogy ez egyesüljön a Vágvölgyi Vasúttal.<sup>11</sup>

1867-ben már a vonal Pozsonytól Pándorfaluig történő technikai felméréséről cikkezett a *Centralblatt*. A két végpont közötti települések, azaz Köpcsény, Lajtakáta és Mosonújfalú közül a középső esetében merülhettek fel problémák az építés során, hiszen a Lajta keresztezi a település határát. Emellett azonban a szakemberek kedvezőnek ítélték a természetes körülményeket a vasútépítéshez e szakaszon.<sup>12</sup> Ezután sor került a Pándorfalu és Sérc közötti terület felmérésére is, ahol a tervezőknek már nagyobb nehézségekkel kellett szembesülniük. Az egyik

<sup>5</sup> Abban a korban azt nevezték engedményesnek, aki a kereskedelemügyi minisztertől előmunkálati engedélyt kapott egy vonalra.

<sup>6</sup> Hahnenkamp 1848-ra teszi a két várost összekötő vaspálya első felvetését (Hahnenkamp 1994: 78), azonban mindenféle forrást nélkülözve teszi meg a kijelentést. Kutatásaim alatt eddig én sem bukkantam olyan forrásra vagy szakirodalomra, amely ezt megerősítené.

<sup>7</sup> Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Locomotiv. Eisenbahn von Pressburg nach oedenburg, eventuell nach Molnári. *Centralblatt* 1866. augusztus 4. 263.

<sup>8</sup> Frisnyák 2001: 45.

<sup>9</sup> Project einer Eisenbahn von Pressburg nach Oedenburg oder Molnári. *Centralblatt* 1866. június 16. 203–204.

<sup>10</sup> Eisenbahn-project Oedenburg–Pressburg. *Centralblatt* 1866. november 3. 375.

<sup>11</sup> In Betreff der Herstellung einer Waagthal-Eisenbahn. *Centralblatt* 1866. december 8. 422–423.

<sup>12</sup> Eisenbahnproject Pressburg–Oedenburg. *Centralblatt* 1867. június 22. 219.

fő problémaként a Sásony melletti szőlőterületeket említették, amelyeket a lehető legnagyobb mértékig érintetlenül kellett hagyniuk. A másik dolog, amit szem előtt kellett tartaniuk, maga a Fertő tó volt, amely a lecsapolás következtében kisebb lett. Egy biztonságos vonalvezetésnek el kellett kerülnie az eredeti meder akkor még erősen ingoványos, nádas részét. Sásony után azonban ismét kedvezőbb körülményekkel számolhattak az építetők.<sup>13</sup> 1867 szeptemberére Sopronig bezárólag elkészültek a felmérési munkálatokkal. A végleges vonalvezetés érintette volna Köpcsényt, Gátát, Mosonújfalut, Pándorfalut, Nezsídert, Nyulast, Fertőszéleskutat, Szentmargitot, Cinfalvát, Zarányt és Sopronkertet.<sup>14</sup>

Mindeközben a Vágvölgyi Vasút elhatározta a gyűlésén, hogy egyesül a sopron–pozsonyi vasúti konzorciummal. A sikeres egyezkedés után kimondták a két vasút egyesülését, és a pozsony–soproni vonalért felelősnek gróf Esterházy Antalt nevezték ki. Innentől a Pozsony–nagyszombati Vasút Igazgatóság alá tartozott hivatalosan a vonal.<sup>15</sup> Majd 1869-ben a közmunka- és közlekedésügyi miniszter előmunkálati engedélyt adott a Helyiérdekű Vasutak Rt.-nek egy évre egy Lajtaújfaluból kiinduló, Oszlopon és Szentmargiton át Sopronig, illetve Oszloptól Pozsonyig húzódó gőzüzemű vasútvonalra.<sup>16</sup> 1870-ben és 71-ben további két másik engedményes is megjelent. Moritz von Todesco<sup>17</sup> osztrák vállalkozó, bankár, illetve gróf Breuner Ágoston nagybirtokos és érdekcsoportja voltak azok, akik egy Sopron és Pozsony között kiépítendő vicinálisra kaptak egy évre előmunkálati engedélyt.<sup>18</sup> A kedvezőtlen gazdasági helyzet miatt azonban nem vált valóra egyik terv sem. A helyi sajtóorgánumban utoljára 1873. március 15-én írtak a sopron–pozsonyi vonal megépítéséről,<sup>19</sup> amire azonban még egy darabig várni kellett.

Az 1873-as recesszió után csak lassan indult meg a gazdasági növekedés, amely a vasútépítésre is hatással volt. Az igazi áttörést e téren a HÉV-ek létrehozásának engedélyezése jelentette. Az 1880. évi XXXI., a helyi érdekű vasutakról szóló már említett törvénycikkkel újból előtérbe került többek között az Északnyugat-Dunántúl két központi városának a vaspályán keresztül való összekötése. 1881-ben jelent meg a *Sopron* című hetilapban egy cikk, amelyben erről írtak, mégpedig egy Pozsonyból a Mosonon és Eszterházán át egészen Szombathelyig húzódó terv alternatívájaként. Az egyik legfőbb indok, amellyel a cikk szerzője az általa preferált Pozsony–Sopron-szakasz mellett érvelt, hogy ennek az építéséhez a szükséges

<sup>13</sup> Ueber das Eisenbahnproject Pressburg–Oedenburg. *Centralblatt* 1867. június 29. 235.

<sup>14</sup> Die Eisenbahn von Pressburg nach Oedenburg. *Centralblatt* 1867. szeptember 14. 338–339.

<sup>15</sup> Tyrnau–Silleiner (Waagthal-) und Pressburg–Oedenburger Eisenbahn. *Centralblatt* 1867. december 21. 474.

<sup>16</sup> Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Sorcinovicz gegen Saybusch und von Neufeld über Oszlep nach Oedenburg und Pressburg. *Centralblatt* 1869. szeptember 29. 683.

<sup>17</sup> Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Üszbegh über Pressburg nach Oedenburg. *Centralblatt* 1870. november 16. 1089.

<sup>18</sup> Bewilligung zu den Vorarbeiten für Eisenbahn von pressburg nach Oedenburg und von Pressburg an die österreichisch–ungarischen Grenze. *Centralblatt* 1871. október 28. 1052.

<sup>19</sup> Vasutépítés. *Sopron* 1873. március 15. 5.

kőanyagok helyben vannak, illetve maga a terület kemény talaja is sokkal alkalmasabb, mint Moson ingoványos és lápos vidéke. Továbbá, hogy mind iparilag, mind kereskedelmileg fejlettebb territóriumot érintene a vasút, és minden bizonnyal sokkal több támogatója is lenne e vonalvezetésnek akár az állam, akár a „magánosok” részéről.<sup>20</sup> Meg is jelent az első kezdeményező, hiszen még ugyanebben az évben a közmunka- és kereskedelemügyi miniszter Gerson Bódog vállalkozónak engedélyt adott egy Sopronból Kismartonon és Nezsideren át Köpcsényig, esetleg Oroszvárig vezetendő helyi érdekű vasút előmunkálatainak elvégzésére.<sup>21</sup> Pozsonyt nem érintette volna e vonal, így valószínűleg ennek is betudható, hogy ez sem vált valóra.

Majd 1882-ben a miniszter a szombathelyi születésű Horváth Boldizsárnak, az Andrassy-kormány volt igazságügy-miniszterének is adott egy évre előmunkálati engedélyt a GYSEV vulkapordányi vagy valamely más állomásától Kismartonig, illetve Oszlopig, esetlegesen pedig Rusztig helyi érdekű vasút építésére.<sup>22</sup> E viszonylat sem kötötte volna össze Sopront Pozsonnyal, így sok realitása ennek sem volt, így e terv sem valósult meg.

Az engedélyek sora itt még nem fejeződött be, mivel az Esterházy javak zárgondnoksága a vulkapordány–cinfalva–szentmargiti vonalra kért és kapott előmunkálati engedélyt helyi érdekű vasút létesítésére. Céljuk, hogy a cinfalvi cukorgyár, illetve a szentmargiti hercegi kőbánya ezen keresztül a GYSEV fővonalával összeköttetésbe kerüljön.<sup>23</sup> E koncepcióból Sopron és Pozsony is kimaradt, így eleve esélytelennek bizonyult.

Majd Tombor József mérnök kért és kapott előmunkálati engedélyt egy évre a közlekedésügyi minisztertől a bruck–újszónyi vonalból kiágazólag Pándorfalutól Szentmargitig, esetleg Sopronig helyi érdekű vasútra,<sup>24</sup> azonban ez sem valósult meg, a kellő támogatottság hiányában.

A fentebb említett engedményesek azonban időközben a feledés homályába veszttek, akik vagy a kellő támogatottság és pénzügyi háttér hiányában, vagy a rossz vonalvezetésből fakadóan nem tudták realizálni tervüket, sőt, egyetlen esettől eltekintve komolyabb terepmunkára sem került sor. De előfordult az is, hogy a minisztériumi engedélykérés ellentmondásba került egymással. Egyértelmű az is, hogy gyakorlatilag nem volt két ugyanolyan elképzelés. Volt, amikor a két tárgyaló végpontból egyiket nem is érte volna el a vonal. Ennek eredményeként nem épült ki a vicinális ebben a periódusban a kezdeményezések ellenére, de még egy fix vonalvezetés sem formálódott ki, amelyhez a későbbiek során tarthatták volna magukat az építetők. A két várost összekötő vasút szükségessége és várható rentabilitása azonban újabb tervek és végül tetteket is szült, de csak komoly érdekviták után.

<sup>20</sup> Vágvölgyből a Dunántúlra. *Sopron* 1881. november 16. 1.

<sup>21</sup> Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1881. november 13. 762.

<sup>22</sup> Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1882. július 30. 581; Előmunkálati engedély. *Sopron* 1882. augusztus 2. 2.

<sup>23</sup> Vasutengedélyezés. *Sopron* 1884. január 23. 3.

<sup>24</sup> Előmunkálati engedélykérés. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1884. november 23. 1030; *Vasútügy. Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1884. november 26. 1.

## AZ ÉRINTETT TELEPÜLÉSEK KEZDETI TÖREKVÉSEI

Ebben a korszakban indult el az érdek- és lobbiharc a vonalvezetés körül. Komoly érdekütközések lesznek, viták robbannak ki, amelyekbe minden érintett fél beleszól. 1885-ben Budapest a Komárom és Kelenföld közötti rész megnyitásával közvetlen kapcsolatba került a Nyugat-Dunántúllal, amely időszerűvé tette az ehhez kapcsolódó sopron–pozsonyi vicinális kiépítését is.<sup>25</sup>

Érdeemes megvizsgálni a különböző felek érdekeit és elképzeléseit. A két végpont közül kezdetben Sopron volt az aktívabb. Végrehajtó bizottságot alakítottak a város vezetői a vasút létrehozása érdekében, amely az ülésén megvitatta, hogy „vajjon célszerűbb volna-e Sopron és Pozsony közt a Fertő tavát érintő szabványos vágányú direct összeköttetést helyreállítani, vagy Pozsonytól Zirzig (Sérc) másodrangú vonalat építeni, mely Kis-Höflánynál ágaznék be a győr–sopron–ebenfurti vasút vonalába”. Mivel a két koncepció jövedelmezőségével kapcsolatban pontos információk nem álltak rendelkezésre, a testület megbízta Tuczenthaler Lajos mérnököt az adatok összegyűjtésével.<sup>26</sup> Közben Finck János, soproni polgármester Pozsonyban járt a vasút kiépítése érdekében, de komolyabb eredményeket nem könyvelhetett el.<sup>27</sup>

Ezalatt ismételten feltűnt egy új engedményes. Dunst Gusztáv nyugalmazott altábornagy, miután pozitívan fogadták az elképzelését Sopronban, előmunkálati engedélyt kért és kapott Széchenyi Pál illetékes minisztertől egy évre egy Sopronból Fertőrákoson, Ruszton, Okán, Sércen, Fertőféhéregyházán, Feketvároson, Fertőszéleskúton és Nyulason át egészen Pándorfaluig, továbbá Zarándfalvától Gátán és Körtvélyesen át Köpcsenyig vezetendő helyi érdekű vasútra.<sup>28</sup> Ő volt az első olyan személy a két várost összekötő vasút kiépítésével kapcsolatban, aki a komoly előmunkálatokba is belekezdett. Mindeközben a sopron–pozsonyi vasút tárgyában kiküldött bizottság is ülésezett Sopronban. Ehelyütt elfogadták a fertőrákos–ruszti irányt, és a Dunst által felmérési munkákra kiküldött mérnökök mellé Sopron városa részéről Szilvásy Mártont, a rusztiaktól pedig Conrad Lajos polgármestert vezényelték ki. A sajtó optimistán vélekedett a HÉV mielőbbi kiépítéséről.<sup>29</sup> Megállapíthatjuk tehát azt is, hogy Ruszt is komolyan támogatta ezt a vonalvezetést. Októberben sor került a Pándorfalutól Pozsonyig terjedő szakasz bejárására is, ahol kedvező terepviszonyokat találtak ismételten, és a dunai híd megépítését is megvalósíthatónak vélték.<sup>30</sup> 1885. november 16-án Finck János elnökleivel a sopron–pozsonyi vasút végrehajtó bizottsága újra összeült, ahol Szilvásyék a vonal bejárásáról szóló jelentést előadták, amelyet

<sup>25</sup> Kubinszky 1958: 162.

<sup>26</sup> MNL GYMSM SL XXV. 26578. Jegyzőkönyv. Felvétellett Sopronban 1885. évi március hó 21-én Finck János polgármester elnökle alatt a sopron–pozsonyi vasut létesítése tárgyában kiküldött működő bizottság ülésében.

<sup>27</sup> A pozsony-soproni vasut. *Sopron* 1885. február 19. 2–3.

<sup>28</sup> Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1885. augusztus 23. 772.

<sup>29</sup> Vasutügy. *Sopron* 1885. szeptember 2. 70. 2.

<sup>30</sup> Sopron–Pozsony. *Sopron* 1885. október 3. 1.



a testület tudomásul vett, és az irányt elfogadta. Emellett a polgármester Dunst-nak az Erlanger Bankkal történt megegyezését is bejelentette.<sup>31</sup>

1886-ban Sopron városának pénzügyi és ellenőrzési szakosztálya elhatározta, hogy felterjeszti a közgyűlés elé a vasút 50 000 forintos alaprészvényjegyzését, illetve azt, hogy a település tulajdonát képező területeket, 300 000 téglát és a határban található kő- és homokanyagot ingyen a vállalkozó rendelkezésére bocsássák.<sup>32</sup> A képviselőtestület végül elfogadta a felterjesztést.<sup>33</sup>

Komoly lobbizás folyt a terv megvalósítása érdekében a helyi sajtóban is. A *Sopron* hasábjain a sopron–pozsonyi vasút kedvező hatásait részletesen elemző cikk jelent meg. A szerző kiemelte az Esterházyak szentmargiti és oszlopi, a győri püspökség fertőrákosi és a magántulajdonban lévő széleskúti kőbányákban rejlő természeti kincsek jelentőségét, amelyek a tervezett vicinálison keresztül hozzáférhetővé válnának akár az egész ország számára, hiszen akkor a GYSEV-vel és a bruck–szőnyi vonallal is kapcsolatba kerülnének.<sup>34</sup> Mindeközben olyan hírek is napvilágot láttak, hogy a Dunst-féle vonalvezetést azzal kívánják kiegészíteni, hogy Rusztról kiágazás lesz Szentmargit és Oszlop irányába, amelyet az Esterházy hercegi zárgondnokság támogat úgy, hogy 12 ezer köbméter követ ajánlott fel a dunai híd megépítéséhez. Ezalatt a minisztériumhoz felterjesztették az engedélyhez szükséges pótiratokat, a mérnökök pedig Nezsídertől Pozsony felé megkezdték a lejtmeréseket.<sup>35</sup> A soproni polgármester és küldöttsége személyesen is felkereste Kemény Gábor közmunka- és közlekedésügyi minisztert és Baross Gábor államtitkárt, akik tudatták velük, nem ellenzik a vonalat, sem pedig a pozsonyi híd megépítését.<sup>36</sup> Elkészültek a Sopron és Pándorfalu közötti részletes tervei és kimutatásai, amelyeket a ruszti és a soproni polgármester ellenjegyzése után a minisztériumba küldtek, bízva a mielőbbi politikai bejárásban és a végleges engedélykibocsátásban.<sup>37</sup> Sokáig nem is kellett erre várni, hiszen a miniszter Gyöngyössy János osztálytanácsos vezetésével elrendelte a vonal közgazgatási bejárását Sopronból kiindulva.<sup>38</sup>

1886-ban megjelent egy olyan cikk is a *Sopron* című lapban, amelyben a Vulkapordány és Szentmargit közötti szárnyvonal létesítéséről írtak. Ennek kezdeményezői a GYSEV és az Esterházy hercegi zárgondnokság voltak. Az építési

31 MNL GYMSM SL XXV. 26578. Jegyzőkönyv. Felvétel Sopronban 1885. évi november hó 16-án Finck János polgármester elnöklete alatt a sopron–pozsonyi vasút létesítése tárgyában kiküldött működő bizottság ülésében.

32 Sopron–pozsonyi vasút. *Sopron* 1886. január 13. 3; Pozsony–soproni vasút. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1886. január 15. 107.

33 MNL GYMSM SL XXV. 26578. Hirdetmény! 1886. január 28.

34 Sopron–Pozsony. *Sopron* 1886. február 6. 1.

35 Sopron–pozsonyi vasút. *Sopron* 1886. február 27. 3.

36 MNL GYMSM SL XXV. 26578. Tekintetes törvényhatósági bizottság! 1886. július 14.

37 Sopron–pozsonyi vasútvonalnak. *Sopron* 1886. október 20. 3.

38 Sopron–pándorfi vasút. *Sopron* 1886. december 1. 3.

engedélyt megkapták a minisztertől, és az építkezés kezdetét 1887. február 1-jére tűzték ki.<sup>39</sup> E terv azonban ebben a formában a későbbiekben nem valósult meg.

Végül 1886. december 28-án elkezdődött a várva várt Sopron és Pándorfalu közötti közigazgatási bejárás. Az eredeti tervet egy-két helyen módosították, és a hadügyminisztérium képviselőjének kérésére a soproni fegyháznál egy plusz megállóhely is bekerült a koncepcióba.<sup>40</sup> Ezzel első ízben a gazdasági mellett a társadalmi igények is formálták a vonalvezetést.

Sopron és Ruszt mellett a környező vidék lakossága is agitált a vasút mellett, hiszen 1887 elején a miniszterhez fordultak, hogy adja ki minél előbb a Pándorfalu és Pozsony közötti rész előmunkálati engedélyt is, amely a sopron–pozsonyi vasút másik szakaszát képezné. A beadvány szövegezői úgy érveltek, hogy a tervezett HÉV a hazai és a nemzetközi áruforgalom fontos szegmensévé válhatna, illetve a vidék fejlődésének is a záloga lehetne. A terület rendkívül gazdag ásványkincsekben, de legalább ennyire szem előtt tartandó a mezőgazdasági és ipari termelése is. Egyik legfontosabb árucikke a bor az évi 6–700 000 hektoliteres mennyiségével, és a vidék gyümölcskultúrája is rendkívül produktív. A Fertő gazdag nádban, sásban, szénában és alomban, de az állattenyésztés is említést érdemel.<sup>41</sup> Majd a közmunka- és közlekedésügyi miniszter 1887. június 13-án Dunst Gusztávnak és érdektársainak megadta az előmunkálati engedélyt fél évre a szöny–brucki vonalból Újfalunál kiágazólag Köpcsenyén át Pozsonyig, illetve Köpcsenyből a „mosonyi” állomásig vezető helyi érdekű vasútra.<sup>42</sup> Júliusban ezt tükrözte a *Vasúti és Közlekedési Közlöny* hasábjain a vasútépítési tervek között az az információ, hogy „napirenden van a sopron–pozsonyi [...] helyi érdekű vasutak engedélyezése”.<sup>43</sup> 1887 végén előtérbe került a tárgyalt híd megépítése is, ahol maga Baross Gábor is ígéretét adta Pozsonynak, hogy segíteni fog annak kivitelezésében. Ennek leginkább járható útja a Pozsony és Sopron között létesítendő vasútvonal, amely nem működhetne az átjáró nélkül.<sup>44</sup>

1888-ban először arról lehetett olvasni, hogy megtorpant Dunstéknak a vonal megépítése iránti lelkesedése. Nem sokkal később pedig már az látott napvilágot, hogy a miniszter a Soprontól Pándorfaluig húzódó vonal Pozsonyig történő meghosszabbításával és a pozsony–szombathelyi vasút mosoni szakaszának létrehozásával kapcsolatban is kiírta a közigazgatási bejárás időpontját. Gyöngyössy János osztálytanácsos február 15-én érkezett a cselekmény lebonyolítására az érintett vidékre.<sup>45</sup> Ennek ellenére a helyi sajtóban olyan hírek kaptak szárnyra, hogy a vonal mégsem fog megépülni. Itt arról lehetett olvasni, hogy a nagypolitika inkább a Pozsony és Szombathely közötti vonalat preferálta, pedig

<sup>39</sup> A Vulka Pordány–Margiti szárny vonal. *Sopron* 1886. december 4. 3.

<sup>40</sup> A sopron–pozsonyi. *Sopron* 1887. január 5. 3.

<sup>41</sup> Sopron–pozsonyi vasút. *Sopron* 1887. február 19. 1–2.

<sup>42</sup> Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1887. június 19. 689; Sopron–pozsonyi vasút. *Sopron* 1887. június 22. 3.

<sup>43</sup> Vasútépítési tervezetek. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1887. július 6. 746.

<sup>44</sup> A pozsonyi állandó dunai összekötő hid. *Sopron* 1887. november 26. 2.

<sup>45</sup> A sopron–pozsonyi vasút. *Sopron* 1888. január 25. 3.



Soprontól Szombathelyig volt már kötöttpályás összeköttetés, így azt kellett volna csak meghosszabbítani.<sup>46</sup> Ilyen körülmények között került sor a vonal közgazgatási bejárására.<sup>47</sup>

A másik végpont, Pozsony, csak ekkortájt kezdett el komolyan foglalkozni ezzel az elképzeléssel. A város törvényhatósági bizottsága kimondta, hogy a Dunst-féle tervet elfogadja, és ötven éven keresztül évenként 25 000 forintot fizet a hídépítés költségeinek fedezésére.<sup>48</sup> E kedvező előjelek után 1888 júniusában a sopron–pozsonyi vasút törzsrészvényeinek jegyzése már javában folyt mind Sopronban, mind a vonal mentén fekvő településeken.<sup>49</sup>

Miután Dunst, mint magas rangú vállalkozó, akitől joggal várhatták a vasútépítés sikerét az érdekeltek, 1885-ben feltűnt a színen, bizakodva figyelte mindenki a tevékenységét a két várost összekötő vasút létesítésével kapcsolatban. Később kiderült, mindhiába. Sopron, majd Pozsony és az illetékes minisztérium is támogatóan lépett fel az ügyben, de a környező vidék lakossága is a vonal közgazdasági és társadalmi hasznosságára hivatkozva sürgette annak kiépítését, azonban e koncepció hirtelen megrekedt ezen a szinten; ismételten újabb engedményesek jelentek meg, akik csak tovább szították az érdekháborút az érintettek között, és a HÉV létrehozásával kapcsolatban valóságos kálváriát idéztek elő.

## ÚJABB TERVEK ÉS FELSZÍNRE TÖRŐ ÉRDEKHARC

Miután a korábban ígéretes dunsti koncepció megrekedni látszott, a HÉV tényleges megvalósulásának fázisáig további személyek jelentek meg a színen. Először Radó Kálmán Vas vármegyei főispán kért és kapott előmunkálati engedélyt 1888. december 1-jén egy a MÁV zurányi állomásából kiinduló, Köpcsényen át egészen Ligetfaluiig vezetendő helyiérdekű vasútra.<sup>50</sup> Radó célja ezzel az volt, hogy Pozsony és Zurány között létesítsen vonalat, és innen aztán az államvasút pályáját használják Mosonig. A nyomjelzési munkálatok gyors megkezdése után a főispán tervei szerint a következő év tavaszán hozzáláthattak volna az építkezéshez,<sup>51</sup> amelyből végül ebben a formában nem lett semmi, kellő támogatottság hiányában.

1890-ben már kész tényként közölték, hogy a Dunst-féle koncepció „befagyott”, ennek okát később a sajtóban úgy határozták meg, hogy az „a magasállású úr, ki a kiépítés finanszírozását magára vállalta, tévedett a háta mögött állók megválasztásában”. Egyúttal Pozsony és környéke sem támogatta megfelelőképp

<sup>46</sup> Sopron–Pozsony. *Sopron* 1888. január 28. 1.

<sup>47</sup> A pozsony–soproni vasut. *Sopron* 1888. február 22. 3.

<sup>48</sup> A sopron–pozsonyi vasut. *Sopron* 1888. május 5. 2.

<sup>49</sup> Vasútügy. *Mosonmegyei Lapok* 1881. július 1. 4.

<sup>50</sup> A közmunka és közlekedésügyi m. kir. ministerium által 1888. október 1-étől december 31-éig kiadott s a Vasúti és közlekedési közlöny-ben kihirdetett vasúti és csatorna előmunkálati engedélyek. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1889. február 3. 190–191.

<sup>51</sup> Vasút-ügy. *Mosonmegyei Lapok* 1888. december 23. 122.

a tervet.<sup>52</sup> Így ebben az évben sem történt előrelépés a régóta óhajtott vicinális tárgyában. Ezzel ellentétben 1890. december 30-án felavatták a pozsonyi Ferenc József hidat,<sup>53</sup> amely egyelőre a pozsony–szombathelyi HÉV-et szolgálta.<sup>54</sup>

1891-ben úgy tűnt, végre átlendült a sopron–pozsonyi vonal a holtponjtján. Egy új személy, Réthey Ferenc budapesti vállalkozó is előmunkálati engedélyt kapott a kereskedelemügyi minisztertől egy Sopronból Ruszton, Pándorfalun, Gátán, Körtvélyesen és Köpcsényen át a pozsony–szombathelyi HÉV vonalába beágazólag Pozsonyig,<sup>55</sup> vagy a GYSEV Darufalva vagy Vulkapordány állomásából kiágazólag Oszlop, Sérc, Feketváros és Pándorfalu irányába, majd ugyancsak a pozsony–szombathelyi HÉV-be beágazólag fővonal, illetve Szentmargittól Rusztig szárnyvonal létesítésére egyéves időtartamra,<sup>56</sup> amelyet később még egy évvel meghosszabbított Wekerle Sándor ideiglenes kereskedelemügyi miniszter.<sup>57</sup> Ez a terv sem vált azonban valóra, mivel a pénzügyi körök egyre bizalmatlanabbak lettek a megvalósulását tekintve sokáig késlekedő vasúttal szemben.<sup>58</sup> A legígéretesebbnek így hát nem ez a két elképzelés bizonyult, hanem a települések által életre hívott végrehajtó bizottság kezdeményezése. A köpcsenyi Batthyány József kastélyában megtartott értekezleten egy végrehajtó bizottságot neveztek ki a helyi lakos gróf Haller Sándor és Finck János soproni polgármester vezetésével a terv minél előbbi megvalósítása érdekében.<sup>59</sup> A kereskedelemügyi miniszter végül 1892. május 28-án Haller Sándornak, Dröxler Gusztáv pozsonyi, Finck János soproni és Conrad Lajos ruszti polgármesternek adott előmunkálati engedélyt egy évre egy Sopronból Ruszton, Pándorfalun, Gátán, Körtvélyesen, Köpcsényen és Ligetfalu érintésével a pozsony–szombathelyi HÉV-be beágazólag fő-, illetve Ruszttól Szentmargitig vezetendő szárnyvonal kiépítésére.<sup>60</sup> Ebből láthatjuk, hogy egyszerre több engedményes is „harcba szállt” a régóta kívánt vonal létesítéséért, de a legígéretesebbnek nem a magánszemélyek, hanem a települések által létrehozott „szövetség” bizonyult.

A nagy engedélyezési kavalkád közepette felszínre tört egy vonalvezetési vita is. A rusztiak azt szerették volna, hogy a pálya keresztüljelje a településeket. A másik csoport képviselői viszont inkább az ásványkincsekben gazdag Szentmargit, Oszlop, Sérc, Oka, Fertőfehéregyháza – tehát tulajdonképpen a Kismarton felé való – irányt preferálták, pusztán gazdasági megfontolásból.<sup>61</sup>

<sup>52</sup> Sopron–Pozsony I. S 1892. január 24. 1.

<sup>53</sup> Frisnyák 2001: 101.

<sup>54</sup> Sopron–pozsonyi vasut. *Sopron* 1893. május 5. 2.

<sup>55</sup> Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1891. április 5. 61.

<sup>56</sup> Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1891. március 27. 333.

<sup>57</sup> Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1892. június 5. 573; Vasúti előmunkálati engedély. *Sopron* 1892. június 23. 2.

<sup>58</sup> Kubinszky 1958: 163.

<sup>59</sup> A sopron–pozsonyi vasut újra ébredése. *Sopron* 1892. április 5. 2.

<sup>60</sup> Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1892. június 3. 567; Vasúti előmunkálati engedély. *Sopron* 1892. június 23. 2.

<sup>61</sup> Sopron–Pozsony II. *Sopron* 1892. január 26. 1.

1892. október 25-én a sopron–pozsonyi vasút végrehajtó bizottsága ismételtelen Nezsiderben ülésezett. Itt Finck tudatta, hogy szándékában áll a Dunst-féle és a kormány által már jóváhagyott tervekét átvenni a korábbi engedélyestől, amelybe beleegyezett ezt megelőzően a kereskedelemügyi miniszter is.<sup>62</sup> Finck és Conrad beszámolt arról is, hogy tárgyaltak az R. Burkhardt & Comp berlini pénzintézettel, amely vállalkozott a vonal finanszírozására. Dröxler egyúttal felhívta arra a figyelmet, hogy az volna a legelőnyösebb, ha a Münchener Localbahn-Gesellschaftot is megbíznák a vonal „tracirozásával”<sup>63</sup> és financirozásával”. A bizottság ezt a javaslatot elfogadva elhatározta, hogy felveszik a kapcsolatot mindkettővel, és megtudakolják, milyen feltételek mellett vállalkoznak a munkálatok elvégzésére.<sup>64</sup> Szálybely Gyula országgyűlési képviselőt, az 1891-ben megalakult Dunántúli HÉV Rt. elnökét<sup>65</sup> bízták meg azzal, hogy a Münchener Localbahn Actiengesellschaftot képviselje.<sup>66</sup> Az ülés utolsó döntésének értelmében az előmunkálati költségekre megszavazott összegek folyósítása is elkezdődött. Mivel tetemes pénzt kívánt már ez a folyamat is, az érdekelt községek és nagybirtokosok irányában az engedélyesek felhívást intéztek, további hozzájárulásban reménykedve.<sup>67</sup>

December 12-én ismételtelen összeült a végrehajtó bizottság, ahol bejelentették, hogy a Localbahn hajlandó a trasszírozási költség felét fedezni. Az értekezlet hosszas megbeszélés után Ligetfalutól Köpcsény, Gáta, Pándorfalu, Nezsider–Nyulas, Boldogasszony, Védény, Fertőszéleskút, Feketváros, Fehéregyháza, Sérc, Oszlop, Oka, Ruszt, Fertőmeggyes, Fertőrákos–Kőbánya, soproni fegyintézet és a Mihálykapu melletti soproni beágazással létrehozandó pályáról állapodott meg. Az említett települések közül csak azok kapnak állomást, amelyek hozzájárulnak az építési költségekhez.<sup>68</sup>

1893 tavaszán jól haladtak az építkezés előkészületeivel. Pozsonyban újra ülésezett a végrehajtó bizottság, ahol az elnök, Haller Sándor a tagokat az eddigi lelkesedésük megtartására kérte a „befagyott” dunsti elképzelés ellenére. A tanácskozás egyik fő pontja a Dunst-féle előmunkálati tervzetet átvétele volt a későbbi munkák megkönnyítése érdekében.<sup>69</sup> Majd május 1-jére Finck polgármester értekezletet hívott össze Sopronban a lakosság tájékoztatása céljából. Ehelyütt Haller vázolta, hogy a 78 km-es tervezett vonal Ligetfalutól Pándorfalun, Ruszton és Fertőrákoson át vezetne Sopronig. Nagyságrendileg kétmillió forint szükségeltetne az építkezéshez. A céljuk az volt, hogy a beszédnek köszönhetően

<sup>62</sup> MNL GYMSM SL XXV. 26578. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 15041. számú III. rendelete. 1892. május 28.

<sup>63</sup> Trasszírozás: nyomjelzési munkálatok.

<sup>64</sup> Sopron–pozsonyi vasút. *Sopron* 1892. november 1. 1–2.

<sup>65</sup> Pammer 1995: 432.

<sup>66</sup> MNL GYMSM SL XXV. 26578. Jegyzőkönyv. Felvétel a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasút végrehajtó bizottsága Sopronban f. h. 12-én tartott értekezletén.

<sup>67</sup> A pozsony–soproni vasút. Felhívás. *Mosonmegyei Lapok* 1892. november 13. 184.

<sup>68</sup> Sopron–pozsonyi vasút. *Mosonmegyei Lapok* 1892. december 18. 203–204.

<sup>69</sup> MNL GYMSM GYL IV.B/906. 366. doboz. Jegyzőkönyv. 1893. március 24.

Sopronban legalább 150 000 forint értékben jegyezzenek törzsrészevényeket. Haller elemezte a vasút várható előnyeit Sopronra nézve, továbbá rámutatott a szomszédos községek érdekeire és e vonalvezetés szükségességére is. A ruszti és fertőrákosi irány mellett szól, hogy az érintett területen van az állami fegyház, amely évente 500 vagon jelentene, Fertőrákos, Fertőmeggyes és Ruszt pedig a Fertő lecsapolása után bővelkedik szántóföldekben, ahonnan jelentős mennyiségben lehetne terményeket elszállítani, végül a szentmargiti és oszlopi kőszénbányák is emelhetnék a forgalmat. Tehát a HÉV jövedelmezősége vitathatatlan.<sup>70</sup>

1893 májusára Hallernak sikerült megvásárolnia Dunsttól a korábbi nyomjelzési munkálatainak dokumentumait kilométerenként 70 forintért.<sup>71</sup> A kereskedelemügyi miniszter május 7-én Halleréknak egy évvel meghosszabbította az előmunkálati engedélyét,<sup>72</sup> akik ezután azonnal a soproni törvényhatósági bizottsághoz fordultak, hogy 100 000 forintot szavazzanak meg a tervükre.<sup>73</sup> Az irányt tekintve 1894-ben sem volt változás a halleri koncepcióban, hiszen az illetékes miniszter újabb évvel meghosszabbította a korábbi engedélyüket.<sup>74</sup>

A vasút ügye mindezekkel együtt folyamatosan haladt előre. A vicinálist érintő hozzájárulások és a részvényjegyzés is egyre nagyobb mértéket öltöttek.<sup>75</sup> Pozsonyban a végrehajtó bizottság Pro Memoria címmel egy röpiratot jelentetett meg, amelyben tételesen felsorolták az általuk vizionált vonal építési költségeit és várható jövedelmezőségét az érintett községek vonatkozásában. E számítások azt vetették figyelembe, hogy a HÉV mentén 103 000 egyén lakik, a birtokosok 130 000 kat. hold földdel és 6700 kat. hold szőlővel rendelkeznek, 130 000 fős személy-, 750 000 métermázsas teherforgalom várható. Mindemellett az érvelés azt is hangsúlyozta, miszerint olyan előnyökkel is jár az új vasút, hogy új piacok nyílnak meg a termelők számára. Továbbá, hogy olcsón lehet fát hozni a Vágvölgyből, a bor kivitele szempontjából megnyílik az út Felső-Magyarország, Németország keleti része, Lengyelország és Oroszország felé, a Hanság és a Fertő lecsapolása következtében megnövekedett termékeny szántóföld gabonatermése Felső-Magyarországra szállítható, közvetlen kapcsolatba kerül Sopron a Dunával, és végül, hogy Brennbérg szénbányája újabb piacokat kaphat. Ezzel azt próbálták Hallerék bizonyítani, hogy nemcsak az érintett községek, hanem Sopron és Pozsony szempontjából is elengedhetetlen a pálya kiépítése, amely várható forgalmából fakadóan a befektetett tőkét visszahozza.<sup>76</sup> Várható társadalmi hatásai közül pedig kiemelendő Nezszi-

<sup>70</sup> MNL GYMSM SL XXV. 26578. Emlékirat a Pozsonytól Ligetfalun át Sopronig tervezett vasút ügyében. 1893. május 1.

<sup>71</sup> Sopron–pozsonyi vasút. *Soproni Hírlap* 1893. május 5. 2.

<sup>72</sup> Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1893. május 17. 558; Előmunkálati engedély. *Soproni Hírlap* 1893. május 24. 3; Előmunkálati engedélyek. *Mosonmegyei Lapok* 1893. május 21. 86.

<sup>73</sup> MNL GYMSM SL XXV. 26578. Tekintetes Sopron szab. kir. város törvényhatósági bizottsága. 1893. május 8.

<sup>74</sup> Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1894. május 18. 439.

<sup>75</sup> Sopron–pozsonyi vasút. *Soproni Hírlap* 1893. június 14. 3.

<sup>76</sup> MNL GYMSM SL XXV. 26578. Pro Memoria. 1893. december 14.

der, amely kiváló turisztikai célpont, ahol a Fertő tó adta fürdési lehetőség mellett egyes helyeken gyógyhatású források találhatóak, illetve kikötője révén a hajózásra is alkalmas hely.<sup>77</sup> Nem mellékesen Nezsider és a szomszéd település, Nyulas vásártartási joggal is rendelkezett, ahol általában rendes hetivásárokat tartottak, ami szintén emelhetné a vasúton utazók számát.<sup>78</sup> Sopronban a pénteki napokon tartottak vásárokat, különösen a marhavásárok voltak híresek, ahova főként Ausztriából, Bécsből és Bécshely vidékéről érkeztek gazdag kalmárok,<sup>79</sup> akik a HÉV megépülése esetén még könnyebben érkezhetnének vonattal a vásárra.

A nagy előkészületek közepette a *Soproni Hírlap*ban vezércikként ismét megjelent egy olyan írás, amely a vonalvezetést kritizálta. E szerint a HÉV legproblémásabb része a Sopron és Ruszt közötti szakasz, mivel semmi előnnyel nem jár innen közvetlenül Sopronig vezetni. Sokkal racionálisabb lenne a már meglévő GYSEV-vonalba Vulkapordánynál beágazni. Emellett komoly földrajzi akadályok, hegyek is elválasztják egymástól a két várost, amelyen keresztül nehezen kivitelezhető a pálya. Nem utolsósorban pedig olyan nagy forgalmat sem lehet itt várni. Hacsak Sopront Pozsonnyal kell összekötni, akkor egyértelműen a Sérc, Kismarton, Vulkapordány irány lenne ésszerű, azonban megjegyzi a cikk írója, hogy a Sopron vármegyei korábbi szabad királyi várost, Rusztot is be kellene kapcsolni a közlekedés vérkeringésébe, amelyet a cikk írója egy Sércből a város irányába vezetendő szárnyvonallal vél megoldhatónak. Felmerült a vonal GYSEV általi üzemeltetése is, amely a Vulkapordány–Sopron-szakaszt különben is kezeli, így itt a péage<sup>80</sup>-forgalom lebonyolítása sem ütközne akadályba.<sup>81</sup> Időközben már azt sem tartották elképzelhetetlennek, hogy az Eszterháza–Boldogasszony–Pándorfalu-vonal (a későbbi Fertővidéki HÉV) előbb elkészül, mint e rég tervbe vett HÉV.<sup>82</sup> A kismartoniak is beszálltak a vitába. Szerintük a szentmargiti kőlelőhelyeket nem Ruszton, hanem Oszlopon át kellene összekötni a fővonallal. Ezt azonban a soproniak nem helyeselték, mondván a pomogyi csatorna elkészültével a Fertő tó kiszáritása miatt a déli rész áruit Ruszton keresztül adnák fel a vasútra, ami miatt van legitimitása ennek a vonalvezetésnek. Válaszul erre azt kapták a másik irány támogatóitól, hogy Sopron és Ruszt között is gazdag vidék fekszik Fertőmeggyessel, a püspöki kőbányával, a városi majossal, a nagy Tómalommal és a városi János szőlőteppel. Ezek közül a Tómalom kiemelendő leginkább, mely turisztikai igényeket elégíti ki nyáron, és nagy utazóközönséget generálhatna.<sup>83</sup> Ekkor már a gazdasági okok mellett relevánssá vált az utazóközönség igényeinek a kielégítése is. A parttalan viták közepette a községek által a vasút támogatására megszavazott összegeket a megyei gyűlés helybenhagyta, így a költségvetésre

<sup>77</sup> Nezsider mint fürdőhely. *Mosonmegyei Lapok* 1889. május 26. 115.

<sup>78</sup> Kalmár é. n.: 41–42.

<sup>79</sup> Kalmár é. n.: 51.

<sup>80</sup> A péage-vonal két vasút által – egymás között megállapodott feltételekkel – közösen használt pálya (Urbán 1984: 561).

<sup>81</sup> A pozsony–soproni vasút. *Sopronvármegye* 1894. június 7. 1–2.

<sup>82</sup> A pozsony–soproni vasút ügyéhez. *Sopronvármegye* 1894. június 10. 2–3.

<sup>83</sup> A pozsony–soproni vasút. *Sopronvármegye* 1894. június 24. 1–2.

vonatkozó tárgyalásokat hamarosan meg lehetett kezdeni az érintett minisztériummal.<sup>84</sup> A kismartoniak is kifejtették nyomós indokukat a városukat érintő vonalvezetés mellett. Ha nem épülne meg a sopron–pozsonyi vasút, akkor nekik Pándorfaluig kellene saját erőből vasutat létrehozniuk, ami 41 km-t jelentene, azonban ha az általuk óhajtott terv valósulna meg, akkor csupán a szarazvám–kismartoni vonalat kell Sécig kiépíteniük, ami pedig csupán 14 km.<sup>85</sup>

A vonalvezetési viták közepette 1894 elején arról cikkezett a *Rábaköz* című hetilap, hogy a Sopron és Pozsony között létesítendő vonal a megvalósulás stádiumába lépett, amelynek egyik fő letéteményese Albrecht herceg, a vidék első birtokosa, aki minden követ megmozgat, hogy minél előbb elkészüljön az általa is preferált vicinális.<sup>86</sup> Ezzel egy olyan prominens személyiség állt a vasút megvalósulása mellé, aki a befolyása révén nagyot lendíthetett a HÉV ügyén.

Mindazonáltal ahhoz, hogy megépüljön a vasút, a megfelelő pénzügyi háttérrel is biztosítaniuk kellett az engedélyeseknek. 1894 januárjában – a belügyminiszteri jóváhagyás után – eldőlt, hogy Sopron városa 100 000 forintot fordít törzsrészcsoportjegyzésre, majd nem sokkal később az is napvilágra került, hogy a helyi „magánosok” 32 500 forinttal járulnak hozzá a vasút megépítéséhez.<sup>87</sup> Időközben Esterházy Pál herceg, az érintett terület egyik nagybirtokosa is kivette a részét a támogatásból, hiszen 20 000 forint értékben jegyzett értékpapírokat.<sup>88</sup> Hallerék eközben az illetékes miniszterhez fordultak a segély és az engedélyük jóváhagyatása érdekében.<sup>89</sup> Bár a törvény által előírt 35%-os építési költségből még hiányzott egy kisebb összeg, abban bíztak, hogy Lukács Béla kereskedelemügyi miniszter az általuk előirányzott 400 000 forintot megadja, és Pozsony városának lakossága támogatni fogja még a projektet, illetve azon földbirtokosok is, akiknek a földjén a vasút áthalad.<sup>90</sup> Haller Conraddal való egyezkedése után kiderült, hogy hárommillió forint szükséges a vasút megépítéséhez, amelyből egymilliót kell összeszedniük. Ebből rendelkezésre állt már 500 000 forint, és ekkor még bíztak a 400 000-es állami támogatásban is.<sup>91</sup> De mint később kiderült, az ország épp ekkor kötött szerződést Romániával a gyimesi és vöröstoronyi szoroson át vezető vasút megépítése tárgyában, amely a költségvetést lényegesen megterhelte.<sup>92</sup>

Úgy tűnt ekkor, a vicinális gróf Haller Sándor és érdekcsoportja által a megvalósulás útjára lépett, hiszen az irány, amelyet preferált a társaság, hosszú ideje nem változott már annak ellenére, hogy a kismartoniak komolyan kritizálták ezt a vonalvezetést. A HÉV megépítéséhez szükséges összeg lassan, de biztosan gyűlt,

<sup>84</sup> A sopron–pozsonyi vasút. *Sopronvármegye* 1894. június 24. 4.

<sup>85</sup> Kismartonból. *Sopronvármegye* 1894. június 28. 1–2.

<sup>86</sup> A pozsony–soproni vasút. *Rábaközi Hírlap* 1894. január 14. 3.

<sup>87</sup> A sopron–pozsonyi vasút. *Sopronvármegye* 1894. január 25. 5.

<sup>88</sup> A pozsony–soproni vasút. *Sopronvármegye* 1894. március 15. 4.

<sup>89</sup> A pozsony–soproni h. é. vasút végrehajtó-bizottsága. *Mosonmegyei Lapok* 1894. július 22. 114–115.

<sup>90</sup> Pozsony–soproni vasút. *Sopronvármegye* 1894. július 12. 5.

<sup>91</sup> A pozsony–soproni vasút. *Sopronvármegye* 1894. július 22. 3–4.

<sup>92</sup> Kubinszky 1958: 164.



így sokan úgy vélték, hogy e terv fog végleges formát öltetni, és hamarosan megkezdődhet a kivitelezés.

## EGY ÚJABB ENGEDMÉNYES ÉS NEM LANKADÓ VITÁK

A halleri koncepció célegyenesbe érkezése után egy alternatív cselekvési folyamat is elindult. Egy másik Haller, József, mint az Esterházy hercegi uradalom központi igazgatója, Laschober Mátyás ügyvéddel közösen,<sup>93</sup> mint kismartoni lakosok előmunkálati engedélyt kaptak a kereskedelemügyi minisztertől egy évre a GYSEV vulkapordányi állomásából kiindulva Kismartonon, Fertőszentgyörgyön, Sécen, Fertőfehéregyházán, Feketvároson, Fertőszéleskúton, Sásonyon, Nyulason és Nezsideren át Pándorfaluig, illetve Sérctől Oszlopon át Szentmargitig, helyi érdekű vasút létesítésére,<sup>94</sup> amelyet később Dániel Ernő miniszter egy évvel meghosszabbított.<sup>95</sup> E terv akkor még illúziónak tűnt Haller Sándorék elképzelése mellett, mindazonáltal komoly vitákat szült.

1894 végén Pozsonyban értekezletet tartottak Szalavszky Gyula főispán vezetésével, ahol a pozsonyi polgármester, Dröxler mellett sok más települési előljáró is megjelent. Itt a város első embere elmondta, hogy 90 000 forint híján a részvénytőke biztosítva van. Ennek az összegnek a beszerzése képezte a megbeszélés tárgyát, ahol arra jutottak, hogy fel fognak szólítani több ipartelep-tulajdonost, illetve az Esterházy javak gondnokságát is, hogy törzsrészvényeket jegyezzenek.<sup>96</sup>

Közben Nezsiderben a közgyűlés elutasította a Haller és Laschober által preferált irányt, mondván, ha támogatja ezt a vasutat, akkor az az eredeti projektet komolyan veszélyeztetné.<sup>97</sup> Nem állhatnak tehát egyetlen más életképes, az adott területen konkurenciát jelentő vasút finanszírozása mellé sem, mert akkor a húsz éve dédelgetett tervük végleg meghiúsulna.<sup>98</sup>

Az eredeti vonalvezetés engedményesei azonban még mindig nem jutottak egyről a kettőre. A sajtóban februárban olyan hírek jelentek meg, hogy továbbra is hiányzik hozzávetőlegesen 20 000 forint. A közvélemény egyre kevésbé értette, miért nem vizsgálják felül a tervezetet és változtatnak az eredeti, költségesebb irányon.<sup>99</sup> Közben egy érdekes fordulatot vett a tervezett vicinális ügye. Finck János bejelentette, hogy a sopron–pozsonyi vonalat innentől személyesen Radó Kálmán Vas vármegyei főispán fogja patronálni. Ő az, akitől azt várják, hogy a megkezdett vasútépítést átlendítse a holtponthoz. Maga a végrehajtó bizottság pedig a kormány nagyobb támogatásában bízva deputációt küldött a miniszterhez

<sup>93</sup> Hahnenkamp 1994: 96.

<sup>94</sup> Előmunkálati engedély. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1894. november 7. 981.

<sup>95</sup> MNL GYMSM GYL IV.B/906. 366. doboz. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 21650. számú III. rendelete. 1895. április 30.

<sup>96</sup> A pozsony–soproni vasút. *Soproni Hírlap* 1895. január 15. 3.

<sup>97</sup> A kismartoni–pándorfi vasút. *Soproni Hírlap* 1895. február 19. 3.

<sup>98</sup> A kismarton–pándorfi vasút. *Mosonmegyei Lapok* 1895. február 17. 27.

<sup>99</sup> Pozsony–Sopron. *Soproni Hírlap* 1895. február 24. 1–2.

a megyei, városi és községi eljárókkal, remélve a mielőbbi kedvező döntés kihirdetését.<sup>100</sup> Radó szerződést kötött Szálybéllyel, amelyben rögzítették, hogy átruháznak rá minden, a helyiérdekű vasút kiépítésével kapcsolatos jogot és dokumentumot.<sup>101</sup> A főispán nem is tévovázott sokat, a kereskedelemügyi miniszter előmunkálati engedélyt adott neki egy évre a pozsony–kismarton–százrazvámi szakaszra vonatkozólag.<sup>102</sup> Az eredeti vonalvezetéstől nem eltérve a ruszti irányt preferálta, de Sérctől Kismartonig kiágazást is tervezett, hogy a hercegi uradalom igényeit is kielégítse.<sup>103</sup> Radó megbízottja, Matók Béla budapesti ügyvéd áprilisban Sopronban járt, hogy értesítse az érdekelteket a sopron–pozsonyi vasúttal kapcsolatos változásokról. Céljuk, hogy azon községek, amelyek még semmit, vagy csekély összeget adtak, járuljanak hozzá az építkezéshez, mint pl. Fertőrákos, Oka, Fertőfehéregyháza, Feketváros és Fertőszéleskút. Matók együttal megkezdte a vonal beutazását is, Radó pedig Esterházy Pál herceggel tárgyalta a sérc–kismartoni kiágazásról, akivel végül sikerült dűlőre jutnia.<sup>104</sup> Ennek ellenére hamar megrendült a környék lakosságának bizalma Radóban. Volt, aki már panamát emlegetett. A kismartoniak is panaszkodtak folytonosan, hogy csak szárnyvonalat kapnak, míg a rusztiak féltették fővonalukat és hallani sem akartak egy esetleges iránymódosításról.<sup>105</sup> Radó Budapesten ez idő alatt azon fáradozott, hogy minden igényt kielégítsen.<sup>106</sup> Egy olyan vonalra kapott előmunkálati engedélyt, amely Sopront és Rusztot is mellőzte. A soproniak és rusztiak azonban nem támogatták a Vulkapordány és Pozsony közötti vonal megépítését, csak Pozsonyból egy direkt módon városukba közlekedő vasutat tudtak elképzelni egyelőre.<sup>107</sup> Mindeközben 1895 áprilisában a korábban Haller Sándornak és érdektársainak adott előmunkálati engedélyt a kereskedelemügyi miniszter Radó Kálmánra ruházta át, és meghosszabbította egy évvel,<sup>108</sup> amely ilyen körülmények között semmi jóval nem kecsegtetett.

Sopron városának törvényhatósági bizottsága ekkor egy testület megalapítását irányozta elő a folytonos vasúti viták megoldása céljából.<sup>109</sup> Mivel a végleges irány még mindig nem volt eldöntve, ez természetesen a vasút megvalósulását is késleltette. Az, hogy végül melyik vonalvezetés realizálódhat, a végeleges építési engedély megadásakor dőlhetett csak el. Sopronban még az sem tisztázódott, melyik irányt támogatják végérvényesen.<sup>110</sup> Ennek ellenére a *Soproni Hírlap*

<sup>100</sup> A pozsony–soproni vasút. *Soproni Hírlap* 1895. március 27. 2.

<sup>101</sup> MNL GYMSM SL XXV. 26578. Szerződés. 1895. március 21.

<sup>102</sup> Előmunkálati engedély. *Soproni Hírlap* 1895. április 10. 3.

<sup>103</sup> A pozsony–soproni vasút. *Soproni Hírlap* 1895. április 20. 2.

<sup>104</sup> Radó Kálmán megbízotta. *Soproni Hírlap* 1895. április 21. 3.

<sup>105</sup> Sopron–pozsonyi vasút. *Soproni Hírlap* 1895. április 23. 1–2.

<sup>106</sup> A sopron–pozsonyi vasút. *Soproni Hírlap* 1895. április 26. 4.

<sup>107</sup> Városi közgyűlés. A sopron–pozsonyi vasút. *Soproni Hírlap* 1895. április 27. 1.

<sup>108</sup> Előmunkálati engedély. *Soproni Hírlap* 1895. május 5. 3; A sopron–pozsonyi vasút. *Soproni Hírlap* 1895. május 9. 2; Vasutervek. RH 1895. május 12. 3.

<sup>109</sup> Közúti hálózat, vasutak. *Soproni Hírlap* 1895. május 11. 2.

<sup>110</sup> Vasutaink ügye. *Soproni Hírlap* 1895. május 18. 1–2.

május végén arról cikkezett, hogy a sopron–pozsonyi vonal előmunkálatait befejezték, és akár még abban az évben megindulhat az építkezés.<sup>111</sup> Ez a hír Sopron város közgyűlésébe is eljutott, ahol helybenhagyták a korábban e vonal számára megszavazott 40 000 forintot.<sup>112</sup> Radó ekkor került a GYSEV elnöki székébe, és az volt a célja, hogy a környezetében épülő új vonalakat a vállalat alá vonja, így a sopron–pozsonyit is.<sup>113</sup>

Nem sokkal később újra felröppent a hír, hogy a sopron–pozsonyi vonal hosszúságát anyagi megfontolásból csökkenteni kell. E terv alapján a GYSEV vulkapordányi állomásából ágazna ki a vonal, amely egyúttal azt is jelentené, hogy Ruszt helyett Kismarton felé menne.<sup>114</sup> 1895 nyarán a kismartoniak kész tényként kezelték a számukra kedvező módosítást, amely által a HÉV állami segély nélkül realizálódhat.<sup>115</sup> Július 20-ára rendkívüli közgyűlést hívtak össze Sopronban, ahol a Haller- és Laschober-féle koncepció anyagi támogatása került napirendre.<sup>116</sup> Az engedményesek kérvényének következtében végül megszavazták a vasút 40 000 forintos támogatását.<sup>117</sup>

A vonal közigazgatási pótbejárása július 23-án kezdődött Sopronban Vértessy Kálmán miniszteri tanácsos vezetésével.<sup>118</sup> Erre azért volt szükség, mert Radó változtatott eredeti tervén a költségvetési tényezők nyomására. A vonal a GYSEV soproni állomásába ágazna be, amely egy új szakaszt jelentene. A vállalatot Goldstein Henrik és Mazaly József képviselték, akik kifejtették, hogy nincs ellenükre ez a beágazás, emellett, ha a követelményeknek megfelel, akkor a cégcsoport üzemeltetné a vicinálíst. A Szent Mihály temetőnél és Sopronkőhidánál építenének az új koncepció értelmében megállóhelyet, és Fertőrákosnál mindössze egy hidat kellene létrehozni.<sup>119</sup>

Bár már a kismartoni irány állt nyerésre, még mindig jelent meg a sajtóban olyan cikk, amely részletesen fejtegette egyik vagy másik vonalvezetés előnyeit és hátrányait.<sup>120</sup> Ekkor azonban napvilágra került a két vonalvezetés prognosztizált összege. E szerint ruszti iránnyal 3 000 000, míg Vulkapordány felé mindössze 2 300 000 forintot tenne ki a vasútépítés, mivel 10–11 km-rel lenne rövidebb a pálya.<sup>121</sup> Ez végérvényesen jelezte, hogy melyik irány valósulhat meg.

Mindeközben a városi közgyűlés július 26-ai ülésén Kania József képviselő interpellációt nyújtott be a polgármesternek, miszerint valóban igaz-e a hír, hogy Radó már Vulkapordány felé tervezi a vasutat. Prinz ezt csak megerősíteni tudta.

<sup>111</sup> A sopron–pozsonyi vasút. *Soproni Hírlap* 1895. május 26. 3.

<sup>112</sup> Vasúti vita a vármegyén. RH 1895. június 2. 2.

<sup>113</sup> Vasúti kérdés és Sopron I. SH 1895. július 7. 1.

<sup>114</sup> A pozsony–soproni vasút ügyében. *Soproni Hírlap* 1895. július 19. 3.

<sup>115</sup> Vulka-pordány–kismarton–parndorfi vasút. *Soproni Hírlap* 1895. július 20. 3.

<sup>116</sup> MNL GYMSM SL IV/B./409. 49. doboz. Meghívó. 1895. július 4.

<sup>117</sup> MNL GYMSM SL IV/B./409. 49. doboz. Hirdetmény! 1895. július 20.

<sup>118</sup> A sopron–pozsonyi vasút közíg. pótbejárása. *Soproni Hírlap* 1895. július 23. 2.

<sup>119</sup> Közigazg. pótbejárás. *Soproni Hírlap* 1895. július 24. 3.

<sup>120</sup> Megint a mi vasutainkról. *Soproni Hírlap* 1895. július 24. 1–2.

<sup>121</sup> A sopron–pozsonyi és a vulka-pordány–pozsonyi vasutak. *Soproni Hírlap* 1895. július 26. 2.

Radónak szükségszerűen el kellett állnia az eredeti vonalvezetéstől, mivel Esterházy herceg akár saját költségén, minden támogatás nélkül is a vulkapordány–kismarton–pándorfalui vonalat kívánta kiépíteni. Radó kérte a soproni előljárókat, menesszenek küldöttséget a herceghez a tervétől való elállás érdekében, amelyről egyébként még ő sem mondott le teljesen. Mindazonáltal a főispán biztosította a közgyűlést, hogy ha az új vonalvezetéssel megvalósulna a HÉV, akkor a Pándorfalu és Pozsony közötti pályát is kiépítteti. A megjelentek azt javasolták, hogy a kiscell–pándorfalui vonal nagy költségeire és az esetleges pándorfalu–pozsonyi összeköttetés megteremtésére további 50 000 forintot szavazzanak meg az engedményesnek, amit végül jóváhagytak.<sup>122</sup> A sopron–pozsonyi és a kiscell–fertőszentmiklós–pándorfalui vicinális vasút története tehát egyre inkább kezdett összefonódni.

Ekkor már egyértelmű volt a helyzet, hogy a miniszter azt a vonalat fogja támogatni, amely kevesebb pénzbe kerül.<sup>123</sup> Dániel Ernő Vértessy Kálmán miniszteri titkár vezetésével elrendelte a sopron–fetőrákosi, pándorfalu–gátai, pándorfalu–nezsideri szakasz és abból kiágazólag a sérc–szentmargiti pálya közigazgatási bejárását Kismartonból kiindulva.<sup>124</sup> Láthatjuk tehát, hogy az engedményesek és a különféle csoportok miként próbálták meg érdekeiket érvényesíteni az egyes irányok tekintetében, végül azonban leginkább a vasút megépítésének az összköltsége volt az, amely a végleges vonalvezetés kialakításában a legfőbb szerepet játszotta.

## A VÉGLEGES IRÁNY ÉS A MEGVALÓSULÁS

1895. október 2-án a kereskedelemügyi minisztériumban megtartották az engedélyezési tárgyalást, de parttalan vita bontakozott ki, és ennek függvényében a miniszter elnapolta a határozatot.<sup>125</sup> Végül csak december elején lehetett aztán hiteles információkat olvasni a sopron–pozsonyi HÉV-vel kapcsolatban, amelyekről egyébként Hallerék és maga Radó is tudtak már november 29-én egy miniszteri leiratból.<sup>126</sup> Ezek szerint a kismartoni, a Haller és Laschober által vizionált irány felé billent a mérleg nyelve, de csak a döntéshozatal utolsó pillanatában, amelyet viszont alapesetben nem kívánt Sopron. A kérdés: a város hajlandó lesz-e így törzsrészvények jegyzésével támogatni az új irányt?<sup>127</sup> A döntés mögött egyér-

<sup>122</sup> Városi közgyűlés. Interpelláció vasút-ügyben. A vasut ügye. *Soproni Hírlap* 1895. július 27. 1.

<sup>123</sup> A pozsonyiak és a sopron–pozsonyi vasut. *Soproni Hírlap* 1895. augusztus 8. 2–3.

<sup>124</sup> MNL GYMSM SL IV/B./409. 49. doboz. Kereskedelemügyi m. k. Minister 49621. számú III. rendelete. 1895. augusztus 5.

<sup>125</sup> Vasuti értekezlet. RH 1895. október 6. 3.

<sup>126</sup> MNL GYMSM SL XXV. 26578. Kereskedelemügyi m. k. Minister 84939. számú 1895. rendelete. 1895. november 29.

<sup>127</sup> Vasutaink ügye. *Soproni Hírlap* 1895. december 2. 2.

telmően az állt, hogy a Laschober-féle vicinális nem igényel állami támogatást.<sup>128</sup> A miniszter feltételeket is megszabott, így például a Pándorfalutól Pozsonyig húzódó vonalrész is kötelesek kiépíteni a vállalkozók, illetve az engedély átvétele után három évvel a vulkapordány–pándorfalui szakaszt szárnyvonalon keresztül Sopronnal összekötni.<sup>129</sup> Ez gyakorlatilag annyit jelentett, hogy a Sopron és Vulkapordány között már meglévő vaspályát egy péage-szerződéssel használhatja a HÉV.<sup>130</sup> Ekkor még úgy volt, hogy a GYSEV fogja üzemeltetni a vicinális.<sup>131</sup> Laschoberék a hírekről értesülve azonnal kérvényt intéztek Moson vármegye törvényhatósági bizottságához is, hogy mivel az érintett területen 36 km-es pálya fog kiépülni, ezért a korábban előirányzott 20 000 forint helyett km-ként 1000, azaz 36 000 forintot szavazzanak meg, ezzel támogatva az elképzelésüket.<sup>132</sup>

Miután 1895. december 21-én megtartotta a miniszter a kiscell–fertőszentmiklós–pándorfalui vonal engedélyezési tárgyalását, az is nyilvánvalóvá vált, hogy Nezsideről Pándorfaluig egy pályát fog használni a két helyi érdekű vasút. Ennek a kiépítését azonban a későbbi Fertővidéki HÉV engedélyeseinek kellett vállalniuk, és a sopron–pozsonyi vasút vállalkozói az építési költségek megtérítésével átvehették a szakaszt.<sup>133</sup>

Az 1896-os év a vasútügyi bizottság tárgyalásával kezdődött, ahol a Laschoberék által 1895 decemberében hozzájuk beküldött kérvényről döntöttek arra vonatkozóan, hogy a korábban a sopron–pozsonyi vonalra megszavazott 142 000 forintból 50 000-et az új vasútra fordíthassanak. Amennyiben sikerülne megállapodniuk, akkor a HÉV nem Vulkapordányból, hanem Sopronból indulna, és a város nevét is megkapná. A bizottság azonban elutasította a beadványt.<sup>134</sup> Pozsonyban ezzel ellentétes döntés született: a korábban a ruszti vonalvezetésre előirányzott 40 000 forintot a kismartoninak is odaítélik, ha Sopron és Pozsony között direkt összeköttetés jön létre „minden magszakítás, várakozás, átszállás vagy átrakodás nélkül”.<sup>135</sup> Az utazóközönség igényeit tehát itt is figyelembe vették. Pozsonyban részletesen foglalkoztak azzal is, hogyan lehetne a hiányzó összeget csökkenteni. A városban számításaik szerint hozzávetőlegesen 25 000 forint értékben lehet részvényeket jegyeztetni, az esetben, ha az óhajuk, a közvetlen összeköttetés megvalósul, illetve a Fertő keleti partján Fertőszentmiklóson keresztül Kiscellig is kiépül a pálya.<sup>136</sup> Moson megye közgyűlése pedig 20 000 forinttal támogatja a vulkapordány–pándorfalui vonalat, ha az Pozsonyig

<sup>128</sup> MNL GYMSM SL IV/B./409. 49. doboz. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 75640. számú III. rendelete. 1895. december 6.

<sup>129</sup> A sopron–pozsonyi vasút ügye. SH 1895. december 12. 2.

<sup>130</sup> Vasutügyünk. *Soproni Hírlap* 1895. december 14. 2.

<sup>131</sup> Sopron nem volt, de lesz. *Soproni Hírlap* 1895. december 2. 1.

<sup>132</sup> MNL GYMSM GYL IV.B/906. 366. doboz. Tekintetes köztörvényhatósági bizottság. 1895. december 2.

<sup>133</sup> Engedélyezési tárgyalás. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1895. december 27. 1258.

<sup>134</sup> Vasutügyünk. *Soproni Hírlap* 1896. január 5. 2.

<sup>135</sup> MNL GYMSM SL XXV. 26578. 30755. II. 4432. számú felirat. 1896. január 25.

<sup>136</sup> Von der Preßburg–Oedenbruger Bahn. *Pressburger Zeitung* 1896. január 22. 2.

kiépülne.<sup>137</sup> Sopronban azonban még februárban gyökeres fordulat következett be. A korábban elutasított 50 000 forintos támogatásra ezúttal rábólintottak a városatyák azzal a kitételrel, hogy Soprontól Pozsonyig kell kiépíteniük az engedélyeseknek a vasutat.<sup>138</sup> Laschober nem volt elégedett a határozattal, mivel a vonal Pozsonyig való kötelező megépítése 500 000 forintos pluszköltséget jelentett volna neki.<sup>139</sup> Sopron továbbra sem akart lemondani egy olyan szárnyvonalról, amely közvetlen összeköttetést biztosít Pozsonnyal, és a soron következő közgyűlés ezt is megszavazta feltételként. Laschober azonban hangsúlyozta, hogy ez a direkt összeköttetés csak akkor érhető el, ha Vulkapordány és Sopron között péage-szerződésen keresztül használhatják a már meglévő vonalat. Kérte a város vasúti bizottságát, hogy tekintszen el a szárnyvonalas megoldástól.<sup>140</sup> A testület – a pozsonyiak kérését is figyelembe véve – hosszas vita után arra jutott, hogy lemond a korábbi, Sécrtől Sopronig vezetendő szárnyvonalai igényéről abban az esetben, ha létrejön a közvetlen vasúti összeköttetés Sopron és Pozsony között, és biztosítják az egész vonalon az egységes és direkt személy- és teherszállítás feltételeit.<sup>141</sup> Sopronban tehát Pozsonyhoz hasonlóan a közvetlen személyszállítást is kiemelt fontosságúnak tartották. Pozsonyban közben rendkívüli közgyűlést hívtak össze, ahol a vasútnak megszavazandó 40 000 forintos támogatás került napirendre. A város képviselői végül rábólintottak az összegre, amely a vulkapordány–pándorfalusi és az onnan Pozsonyig húzódó vonalra érvényes még akkor is, ha a közvetlen összeköttetés Sopronnal nem valósulna meg.<sup>142</sup> 1896 áprilisának elején Sopronban eldőlt, hogy az 50 000 forintos támogatást kölcsönfelvétel útján fedezik.<sup>143</sup> Időközben Kismarton városa is aktivizálódott, és a tanács rendelkezésére állt már a korábban megszavazott 40 000 forint.<sup>144</sup>

Ez idő alatt egy soproni küldöttség kereste fel a kereskedelemügyi minisztert azzal a kéréssel, hogy álljon el a szárnyvonalai feltételektől.<sup>145</sup> Dániel kereskedelemügyi miniszter végül hajlott a kompromisszumra, és ekkor arról lehetett olvasni, hogy a vulkapordány–pozsonyi vonal engedélyezési tárgyalását május 5-re tűzte ki a miniszter.<sup>146</sup> Végül megtartották a régóta várt procedúrát, ahol úgy döntött Dániel Ernő, hogy „Sopronnak Pozsonynyal való összeköttetése leggazdaságosabban akkép érhető el, ha Vulka-Pordánytól Sopronig

<sup>137</sup> A Vulka-Pordány–Pándorfalusi Vasút. *Soproni Napló* 1896. február 1. 2.

<sup>138</sup> Sopron város közgyűlése. A mi vicinálisaink. *Soproni Hírlap* 1896. február 1. 2.

<sup>139</sup> Soproni vicinialismus. *Soproni Hírlap* 1896. február 2. 2.

<sup>140</sup> Vasuti ügy. *Soproni Hírlap* 1896. március 3. 2.

<sup>141</sup> MNL GYMSM SL XXV. 26578. Jegyzőkönyv Sopron szab. kir. város vasuti bizottsága által 1896 évi május hó 20-án d. e. 11 órakor a városháza tanácstermében tartott ülésen.

<sup>142</sup> Vasutügyünk. *Soproni Hírlap* 1896. március 25. 3.

<sup>143</sup> MNL GYMSM SL XXV. 26578. 5696/1896. 157. kgy szám, Jegyzőkönyvi kivonat. 1896. május 28.

<sup>144</sup> MNL GYMSM SL IV/B./409. 49. doboz. Kismarton szab. kir város tanácsától 872. rendelet. 1896. április 9.

<sup>145</sup> Vasuti deputáció a miniszternél. *Soproni Hírlap* 1896. április 19. 4.

<sup>146</sup> Eine Deputation beim Handelsminister. Die Preßburg–Oedenburger und Preßburg–Kiss-Czeler-Bahn. *Pressburger Zeitung* 1896. április 24. 2.



nem építtetik új szárnyvonal, hanem e helyen a győr–sopron ebenfurti vasut e vonalán a péage-jog biztosítatik”.<sup>147</sup> Ennek legfőbb indoka, hogy a közvetlenül Sopronba vezetendő vonal „a fenforgó terep-nehézségeknél fogva oly aránytalanul nagyobb költségeket vonna maga után”, amelyeket nem lehetne fedezni. A Sérctől Ruszton át Sopronig tervezett szárnyvonal építését egyúttal elejtette a miniszter. Meghatározta ezenfelül, hogy Pándorfalutól Pozsony-Újvárosig vezetendő a vasút, amely Ligetfalutól a Dunántúli HÉV és a MÁV vonalain közlekedik tovább a város felé, és itt szintén péage-szerződések kötenődök. Sérctől Szentmargitig pedig külön szárnyvonalat irányozott elő a ruszti igények kielégítésére. A nezsider–pándorfalui szakaszt a Fertővidéki HÉV szintén ilyen szerződésen keresztül használhatja. A miniszter végül kijelentette, ha Sopron városa támogatja a projektet, az hamarosan megvalósulhat.<sup>148</sup>

Haller kérvénnyel fordult a soproni törvényhatósági bizottsághoz, hogy támogassák e vonalvezetést is hasonló kondíciókkal, de ezt egyelőre elutasították.<sup>149</sup> A város lakossága körében nagy döbbenettel fogadták a választmány döntését, és remélték, hogy a törvényhatóság ennek ellenére elfogadja a kérelmet.<sup>150</sup> A kedvező ítéletre a miniszter szárnyvonal elállását végleg megerősítő leiratáig kellett várni. A vasúti bizottság ezt konstatálván elállt a korábbi feltételeitől, és hajlandó volt megadni a vonal támogatására az 50 000 forintot, de szabtak egy újabb feltételt. Sopron és Pozsony között közvetlen tarifátételeket kívántak.<sup>151</sup> Laschoberéknek, bár minden „segély” nélkül tervezték az építkezést, újabb támogatásért kellett folyamodniuk.<sup>152</sup> 55 000 forintos hiányuk fedezését a két érintett vármegyétől várták.<sup>153</sup> Sopron városának közgyűlése is engedett végül a nyomásnak, és megszavazta az 50 000 forintot, a korábbi feltételeitől elállva.<sup>154</sup> A miniszter is jóváhagyta a város kölcsönkérelmét, így már semmilyen akadálya nem volt annak, hogy a végleges építési engedélyt is kiállítsák.

Haller és Laschober engedélyesek megbízásából 1896. június 13-án Frankl Lajos tervezőmérnök az építés 142 500 forintos kaucióját lerakta a központi állampénztárban,<sup>155</sup> s ezzel újabb akadály hárult el a vasút építése elől.

1896. augusztus 22-én, Budapesten a MÁV tanácsstermében a péage-szerződéseket érintő tárgyalást tartottak. Maga a miniszter is sürgette ezt a megállapodást, hiszen szeptemberben már be kívánta nyújtani a sopron–pozsonyi vasúttal kapcsolatos törvénytervezetet a képviselőháznak. Ehelyütt három megállapodás

<sup>147</sup> A sopron–pozsonyi h. é. vasut engedélyezési tárgyalása. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1896. május 10. 559.

<sup>148</sup> A sopron–pozsonyi h. é. vasut engedélyezési tárgyalása. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1896. május 10. 559.

<sup>149</sup> MNL GYMSM SL IV/B./409. 49. doboz. Tekintetes köztörvényhatósági bizottság!

<sup>150</sup> Vasutak ügye. *Soproni Hírlap* 1896. május 17. 3.

<sup>151</sup> A vasúti bizottság ülése. *Soproni Hírlap* 1896. május 22. 3.

<sup>152</sup> Vasutaink II. *Soproni Hírlap* 1896. május 24. 1–2.

<sup>153</sup> Vasutaink III. *Soproni Hírlap* 1896. május 27. 1–2.

<sup>154</sup> Uj szellem a városházán. Vasutügyünk. *Soproni Hírlap* 1896. május 30. 1–2.

<sup>155</sup> Vasutépítőink kauciója. *Soproni Hírlap* 1896. június 14. 3.

született. A döntés értelmében az új vicinális Sopron–Vulkapordányt (17 km) a GYSEV-től, Nezsider–Pándorfalut (6 km) a kiscell–pándorfalui vasúttól (Fertővidéki HÉV), a Ligetfalu–Pozsony (3 km) szakaszt pedig a Pozsony–szombat-helyi HÉV-től kapta meg péage-szerződésen keresztül használatra. A vaspályák igénybevételéért az adott szakaszokon történő forgalom nettóbevételét kellett fizetnie az új társaságnak, amely mind a személy-, mind a teherszállításra érvényes volt.<sup>156</sup>

Végül elérkezett a várva várt esemény. Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszter 1896. szeptember 4-én benyújtotta a képviselőháznak a sopron–pozsonyi vasút engedélyezésére vonatkozó törvényjavaslatot.<sup>157</sup> Ebben a következő állt:

„[A] ministerium a győr–sopron–ebenfurti vasut Soproni állomásából mint forgalmi végpontból kiindulva, a sopron–vulkapordányi vonal együttes használata mellett Vulkapordány állomásból kiágazólag a magyar kir. államvasutak Pándorf állomásán át a dunántúli helyi érdekű vasúttársaság Ligetfalu állomásáig, illetve a ligetfalu-pozsonyi vonalrész együttes használata mellett Pozsony-Újváros állomásig, mint forgalmi végpontig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasutnak és a Sércztől Szt.-Margitig vezetendő szárnyvonalnak, mint helyi érdekű gőzmozdonyú vasutnak, az 1880 évi XXXI. és az 1888 évi IV. törvényzikk alapján leendő engedélyezésére és az engedélyokirat kiadására ezennel felhatalmaztatik”.

Az indoklások között szerepelt, hogy az ország nyugati részének két kereskedelmi központja között mind ez idáig vasúti összeköttetés nem volt, de a közgazdasági igények ezt megkövetelik. A korábbi vonalvezetést finansiális okokból vetették el, de Sércből kiindulva Szentmargitig szárnyvonal építendő, amely a ruszti elvárásoknak is megfelel. A tényleges építési tőkét 2 850 000 forintban határozták meg. Emellett a vonal technikai paraméterei is pontosan szerepeltek a törvényjavaslatban.<sup>158</sup> Ezt a képviselőház a közlekedésügyi bizottsághoz továbbította, amely szeptember 14-ére készítette el az ezzel kapcsolatos jelentését:

„Közgazdasági szempontokból jelezhető kiváló fontosnak s kiépítendőnek ezen 71,8 kilométer hosszú vonalszakasz, mely hivatva lesz két olyan nagy és nevezetes gőcpontot összekötni, minő Pozsony és Sopron, hivatva lesz egy nagy és mezőgazdaságilag termékeny oly vidéket a közforgalomba bevenni, az általános piacához közelebb hozni, mely súlyosan érezte mindezeig a gyors és biztos közeledési eszközök hiányát.”

Az engedélyokirat kibocsátásától másfél éven belül átadandó a forgalomnak a vasút. A jelentés ezen felül részletezte az építési költséget és az üzletkezelést,

<sup>156</sup> Oedenburg–Preßburger-Bahn. *Pressburger Zeitung* 1896. augusztus 24. 2.

<sup>157</sup> A sopron–pozsonyi és a fertővidéki vasutak. *Soproni Hírlap* 1896. szeptember 5. 3.

<sup>158</sup> Törvényjavaslat, a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut és sércz–szentmargiti szárnyvonalának engedélyezése tárgyában. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1896. szeptember 18. 1043–1044.

amelyet végül a MÁV kapott meg.<sup>159</sup> A bizottság hozzájárult a törvényjavaslat-hoz.<sup>160</sup> Ennek nyomán a vicinális ügye a képviselőház elé került, amely elfogadta azt,<sup>161</sup> és 1896. évi XXVIII. törvénycikk a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut és sércz–szt-margiti szárnyvonalának engedélyezése tárgyában címmel törvénybe iktatta.<sup>162</sup> Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszter, miután a HÉV-vel kapcsolatos engedélyokiratot kibocsátotta,<sup>163</sup> bejelentette a képviselőházban, hogy Haller József és Laschober Mátyás engedélyeseknek az építésre vonatkozó engedélyokiratot kiadta a fenti vonalvezetés viszonylatában, amelynek tudomásulvételét és a főrendiházhoz való átküldését kérvényezte.<sup>164</sup>

Az előkészületek arra engedtek következtetni, hogy a vonal kivitelezése hamarosan megkezdődhet. Véglegessé vált az is, hogy a budapesti<sup>165</sup> Gfrerer, Schoch és Grossmann<sup>166</sup> vállalat fogja lefolytatni a munkálatokat,<sup>167</sup> amelynek a finanszírozását a Pesti Hazai Első Takarékpénztár intézi.<sup>168</sup>

1897. február 11-én megtartotta a Sopron–pozsonyi Vasút Rt. az alakuló ülését Budapesten az Angol Királynő Szállóban, amelynek elnökévé Esterházy Miklós herceget, alelnökévé pedig Haller József engedélyest választották, és jóváhagyták az alapszabályokat.<sup>169</sup>

Az első kapavágást 1897. március 21-én vasárnap ünnepélyes keretek között a Pozsony melletti Durvay-rakodó állomásnál Vértessy miniszteri titkár tette meg a közigazgatási bejárás elnök, a helyi érdekeltségek képviselői,

<sup>159</sup> A képviselőház közlekedésügyi bizottságának jelentése a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut sércz–szent-margiti szárnyvonalának engedélyezéséről szóló törvényjavaslat-hoz. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1896. szeptember 25. 1065; Helyi érdekű vasutaink. *Soproni Hírlap* 1896. szeptember 27. 2.

<sup>160</sup> Vicinálisaink. *Soproni Hírlap* 1896. szeptember 17. 2.

<sup>161</sup> Vicinálisaink a képviselőházban. *Soproni Hírlap* 1896. szeptember 23. 3; Engedélyezett vasutak. RH 1896. november 29. 5.

<sup>162</sup> 1896. évi XVIII. törvénycikk a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut és sércz–szt-margiti szárnyvonalának engedélyezése tárgyában (<http://1000ev.hu/index.php?a=3&param=6645> – utolsó letöltés: 2012. augusztus 28.).

<sup>163</sup> A sopron–pozsonyi helyi érdekű gőzmozdonyú vasutra és szárnyvonalára vonatkozó engedélyokirat. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1896. december 9. 1333–1334; 1896. december 11. 1339–1340; 1896. december 13. 1343–1345; A sopron–pozsonyi helyi érdekű vasutnak és sércz–szentmargiti szárnyvonalának kiépítésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1896. december 16. 1355–1356; 1896. december 18. 1361–1362.

<sup>164</sup> A kereskedelemügyi m. kir. minister jelentése az országgyűléshez a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut és sércz–szentmargiti szárnyvonala engedélyezésének megtörténtéről. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1896. december 25. 1349.

<sup>165</sup> Majdán János egyik tanulmányában soproniként tünteti fel a Gfrerer és Grossmann építési vállalkozást (Majdán 1995: 40).

<sup>166</sup> A Gfrerer, Schoch és Grossmann Építési Vállalat 1898. december 30-án a Soproni Alispáni Hivatalnak intézett levelében a Budapest IV. kerület, Nagy János utca 22–24. szám szerepel telephelyük címeként, így az én következtetésem alapján a cég budapesti volt (SL Sopron Vármegye Alispánjának iratai 1872–1950. IV. B. 1. 409. 49. doboz).

<sup>167</sup> Vasutépítés. *Soproni Újság* 1897. február 6. 2.

<sup>168</sup> Oedenburger–Preßburger Eisenbahn. *Pressburger Zeitung* 1897. február 2. 4.

<sup>169</sup> Die konstituierende Generalsammlung der Oedenburger–Preßburger-Lokalbahn-Actiengesellschaft. *Pressburger Zeitung* 1897. február 12. 2–3.

a törvényhatóságok képviselői, a vállalkozók és a többi megjelent előtt. A kormány képviselője pedig megadta az építési engedélyt. Ezt bankett követte. Másnap kezdetét vette a tényleges építkezés Pándorfaluban.<sup>170</sup> Mosonban örömmel fogadták a hírt, hiszen a vármegye közgazdasági fellendülését várták a vasúttól, amelynek a forgalmát az időjárásbeli viszontagságok sem zavarják, és viszonylag olcsón szállítják az eladókat és a vásárlókat a piacokra.<sup>171</sup>

1897 áprilisában felmerült egy újabb ötlet, miszerint a Sércből kiágazó, Szentmargitig vezetendő szárnyvonalat Rusztig meghosszabbítanák. Ezzel kapcsolatosan felméréseket végeztek a pluszköltségek meghatározása miatt. Hozzávetőlegesen másfél km-rel lenne hosszabb az eredeti pálya, de törvényi beleegyezés szükséges annak kivitelezéséhez. A rusztiak készek voltak a többletköltségeket finanszírozni, hiszen így ők is bekerülnének ebbe a közlekedési vérkeringésbe, nem mellékesen Sopronnal is vaspálya kötné össze őket.<sup>172</sup>

A munkálatok gőzerővel folytak, amelyeken alföldi kubikusokat foglalkoztattak.<sup>173</sup> Dániel külön rendeletet adott ki azzal kapcsolatban, hogy a vonalat átadása után postaszállításra is igénybe kívánja venni, és ezt tudatta Hallerékkal is.<sup>174</sup> Májusban a kereskedelemügyi miniszter a pótbejárásról felvett jegyzőkönyveket helybenhagyta és az építési engedélyt megerősítette.<sup>175</sup> 1897. június 11-ére elrendelte Dániel a sérc–szentmargiti szárnyvonal közigazgatási bejárását, ahol részletesen jegyzőkönyvbe vették a javításra szoruló elemeket.<sup>176</sup> A részvénytársaság vezetői közben azzal a kéréssel fordultak a kereskedelemügyi miniszterhez, hogy a mielőbbi befejezés érdekében engedélyezze a vasútépítési munkálatokat vasárnap is. Dániel közforgalmi és hadászati szempontokra hivatkozva helyt adott a kérvénynek.<sup>177</sup> Az enyhe és viszonylag csapadékmentes őszi időjárás is kedvezett az építkezésnek,<sup>178</sup> így december 14-én Halászy László miniszteri tanácsos vezényletével sikeresen lebonyolították a műtanrendőri bejárást.<sup>179</sup> Ezt, illetve a felmerült hiányok pótlását<sup>180</sup> követően, december 15-én megérkezett Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszter és Vörös László államtitkár Pozsonyba, hogy átadják a vasutat – beleértve a sérc–szentmargiti szárnyvonalat is<sup>181</sup> – a for-

<sup>170</sup> A sopron–pozsonyi vasut első kapavágása. *Soproni Újság* 1897. március 21. 2.

<sup>171</sup> Kalmár é. n.: 56.

<sup>172</sup> A sopron–pozsonyi vasut új szárnyvonala. *Soproni Újság* 1897. április 7. 2.

<sup>173</sup> A pozsony–soproni vasutról. *Soproni Újság* 1897. április 18. 3.

<sup>174</sup> MNL OL Z 1527. 58. doboz. Kereskedelemügyi m. k. Minister 19893-as számú V. rendelete. 1897. április 14.

<sup>175</sup> MNL GYMSM GYL IV.B/906. 366. doboz. Kereskedelemügyi m. kir. Minister 25207. számú rendelete. 1897. május 27.

<sup>176</sup> MNL OL Z 1527. 58. doboz. Jegyzőkönyv másolat a 112909. ig.számhoz. 1897. július 21.

<sup>177</sup> MNL GYMSM SL IV/B./409. 49. doboz. Kereskedelemügyi m. k. Minister 56749. számú IV. rendelete. 1897. szeptember 8.

<sup>178</sup> Vasutaink építése. *Soproni Napló* 1897. október 24. 4.

<sup>179</sup> Vasutaink megnyitása. *Soproni Újság* 1897. december 12. 3.

<sup>180</sup> MNL GYMSM GYL IV.B/906. 366. doboz. Mosonvármegye közigazgatási bizottsági ülése 1897 évi december hó 11 én.

<sup>181</sup> Kubinszky 1958: 165.

galomnak.<sup>182</sup> Végül december 16-án megnyitották a Sopron és Pozsony közötti vasutat.<sup>183</sup>

Majd harminc évvel első vizionálása után átadták tehát a forgalomnak a Sopront Pozsonnyal összekötő vaspályát. Végül a Haller József és Laschober Mátyás által elképzelt sopron–vulkapordány–kismarton–nezsider–pándorfalu–pozsonyi irány valósult meg, amelynek a legfőbb oka, hogy ez a vonalvezetés bizonyult a „legolcsóbbnak”, hiszen a HÉV ennek egyes részeit péage-szerződésen keresztül más vasúttársaságoktól megkapta használatra. A helyi érdekű vasutak történetében ez a példa is kiválóan bizonyítja, milyen áldozatokat kellett hozni annak érdekében, hogy egy vidék új vasutat kapjon. Sopron és Pozsony, mint az északnyugat-dunántúli régió két fontos városa is sokat tett ezért, de nem szabad elfelejteni, hogy nemcsak e két település, hanem a vonal mentén található városok, községek, (nagy)birtokosok és üzemek is profitáltak az új vicinálisból, amelyek részvényeket is jegyeztek. Ha egy falut nem érintett a vonal, az a későbbi fejlődését negatívan befolyásolhatta, így létkérdéssé vált, hogy minél közelebb kerüljenek az új közlekedési eszközökhöz. A sopron–pozsonyi HÉV építéstörténete tökéletesen adja vissza azt, milyen komoly viták, lobbizás és érdekharcok előzik meg a végleges irány kijelölését. E vicinális párját ritkító abban a tekintetben, hogy hosszúra nyúlt az előtörténete. Számos vállalkozó tűnt fel a színen, akiknek a terveiből nem vált valóra semmi, általában a megfelelő finansziális háttér hiánya miatt, ami pedig egyre szkeptikusabbá tette az érintett vidék lakosságát a vasút későbbi kiépülésével kapcsolatban. Hangsúlyozni kell azt is, hogy bár a gazdasági okok általában dominánsabbak a vonal végleges irányának kijelölésében, a társadalmi igények kielégítését is szolgálta a HÉV, hiszen ez is egy közforgalmú vasút. A vicinális üzembe helyezése után ipari, kereskedelmi és stratégiai funkciói lesznek jelentősek, de a vasút fejlődése társadalomtörténeti aspektussal is bír, mivel a személyszállításra (munkába és piacra, vásárra járás, üdülőturizmus) és az életmódhoz kötődő szolgáltatások (postaszállítás, távírda) megjelenésére is ösztönzőleg hatott. Sajnálatos azonban, hogy a tárgyalt helyi érdekű vasútnak is – sok más vonallal együtt – a végét jelentette az 1920. június 4-én kötött trianoni békeszerződés, amellyel a magyar királyság több részre szakadt, s a helyi érdekű vasútból kapott Csehszlovákia, Ausztria és Magyarország is.

<sup>182</sup> A sopron–pozsonyi vasút megnyitása. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1897. december 15. 1363.

<sup>183</sup> A sopron–pozsonyi, a fertővidéki és a magyar–északnyugoti helyi érdekű vasutak megnyitása. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 1897. december 22. 1386.

## FORRÁSOK

- Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltárának Mosonmagyaróvári Fiókleveztára (MNL GYMSM GYL)  
IV.B/906. 366. doboz. Alispáni iratok, Pozsony–Sopron közötti (fertővidéki) vasút.
- Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Soproni Levéltára (MNL GYMSM SL)  
IV/B./409. 49. doboz, 32891. Sopron Vármegye Alispánjának iratai 1872–1950.  
XXV. 26578. Pozsony–soproni vasútra vonatkozó iratok.
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)  
Z 1527. 58. doboz. Kisvasút. HÉV részvénytársasági gyűjteményes iratok. Sopron–Pozsonyi HÉV 1896–1918.

- Centralblatt. Eisenbahnen und Dampfschiffart in Österreich* (C), 1866–1871.  
*Mosonmegyei Lapok* (ML), 1881, 1888–1889, 1892–1895.  
*Pressburger Zeitung* (PZ), 1896–1897.  
*Rábaközi Hírlap* (R), 1895–1896.  
*Sopron* (S), 1884–1888, 1892–1893.  
*Soproni Hírlap* (SH), 1893, 1895–1896.  
*Soproni Napló* (SN), 1896–1897.  
*Soproni Újság* (SÚ), 1897.  
*Sopronvármegye* (SV), 1894.  
*Vasúti és Közlekedési Közlöny* (VKK), 1881–1882, 1884–1889, 1891–1897.

Ezer év törvényei. <http://1000ev.hu> (utolsó letöltés: 2013. június 29.).

## HIVATKOZOTT IRODALOM

- Frisnyák Zsuzsa 2001: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest.
- Hahnenkamp, Hans 1994: *Die Eisenbahnen im Burgenland zur Zeit der Habsburgmonarchie*. Eisenstadt.
- Horváth Csaba Sándor 2011: Vasútfejlesztési koncepciók a nyugat-dunántúli régióban. In: Lőrincz Ildikó (szerk.): *XIV. Apáczai-napok Nemzetközi Tudományos Konferencia 2010: Európaiság, magyarság Közép-Európában*. Sopron, 539–551.
- Kalmár Zsuzsa é. n.: Moson megye gazd.-i fejlődése és a „Fertővidéki Vasút” kiépítése közötti kapcsolat. (Kézirat.) Közlekedési Múzeum Archívuma.
- Kubinszky Mihály 1958: A hatvan éves pozsonyi és fertővidéki vasutak keletkezése. *Soproni Szemle* (12.) 2. 162–165.
- Majdán János 1995: Vasúti vállalkozók a Dunántúlon. In: V. Fodor Zsuzsa (szerk.): *Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában*. Veszprém, 28–48.
- Pammer László 1995: A Sopron-Pozsonyi HÉV. In: Kövér István (szerk.): *Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen*. Szombathely, 431–439.
- Gróf Széchenyi István cop. 1887: *A magyar közlekedési ügyről*. Budapest.
- Urbán Lajos (szerk.) 1984: *Vasúti lexikon*. Budapest.