

A nemzetőrség felfegyverzésével, kimozdításával, illetve a lovas nemzetőrség rábaközi szervezésével munkámban nem kívántam foglalkozni, hisz e témákat Pájer Imre már alaposan feldolgozta.²⁵ Az pedig a vizsgált területre is elmondható, hogy a nemzetőrség szerepkörét kiképzetlensége, gyenge fegyverzete többnyire csak a helyi rend fenntartására korlátozta. Ugyanakkor ott, ahol megfelelően szerelték fel és képezték ki a nemzetőrséget, a honvédséggel azonos ütőerőt képviselhetett. A nemzeti őrsereg nagyrészt erején felül teljesített az 1848-as események során, de fenntartása a kialakuló szabadságharc viszonyai között irreálissá vált, hisz a nemzeti őrsereg nem volt alkalmas a háborúban való részvételre és helytállásra. A nemzetőrség lefegyverzése ezért mindenhol megtörtént. Ahol a teljes felszámolás nem sikerült, ott a császáriak tették ezt meg.

VARGA GÁBOR | Viták a Fertővidéki Helyiérdekű
Vasút terveiről

²⁵ Pájer 1999., Pájer 2000.

„1892 kora őszén vetődött fel legelőbb a Győr–Sopron közötti vasútvonalat valahol a petőházi cukorgyár közelében keresztezendő, a Fertő keleti oldalát végigkísérő vasútvonal gondolata. A cukorgyár vezető részvényeseinek képviselője, Drexler József ügyvéd kért és 1892. szeptember 27-én kapott is előmunkálati engedélyt az Eszterháza–Boldogasszony–Nezsider vonalra. Az a szándék vezette őket, hogy a Fertőzug termékeny területeit, elsősorban az ott lévő hatalmas Eszterházy-birtoktestet is bekapcsolják a répatermelésbe.” – írta Lovas Gyula 1997-ben a Soproni Szemlében.¹ A korabeli sajtó ezt a hírt 1892. október 6-án tette közzé a *Sopron* című napilapban. Összevetve a két listát jól látszik, hogy az újság értesülési szerint a Sarród–Pomogy–Valla–Szentandrás vonalra kapott a cukorgyár ügyvédje előmunkálati engedélyt. Bonyolította a helyzetet, hogy a hivatalos szinteken, mint például a Sopron Vármegyei Törvényhatósági Bizottsági jegyzőkönyvei között nem említették a fenti időszakban Drexler József előmunkálati engedélyét, sem pedig a Sopron Város Törvényhatósági Bizottsága Közgyűlésének iratai között nem lehet találni hasonló feljegyzést. Csak a Sopron–Pozsonyi Helyiérdekű Vasútra megszavazott pénzről lehet olvasni a Törvényhatósági Bizottság 1892. november 28-i ülésének, valamint a soproni közgyűlés 1892. október 15-ei ülésének jegyzőkönyvében, ami közvetlenül összekapcsolódott a Fertővidéki HÉV előengedélyezésével és építésével.

Természetesen nem egyedül a Drexler József által képviselt petőházi cukorgyár részvényesei voltak érdekeltek az új vasútvonal engedélyezésben és megépítésében. Másodikként 1893 nyarán gróf Silberstein-Ötvös Adolf is kapott előmunkálati engedélyt. Ezt a változást a *Sopron* című napilap is közölte július 6-ai számában, s közölte a nyomvonalat is: Kiscell–Beled–Kapunvár–Pomogy–Boldogasszony–Parndorf. Gróf Silberstein előmunkálati kérelmét legkorábbi hivatalos formájában az alispáni hivatal, 1895. május 12-ei beadványa alapján lehet konkretizálni. Ebben a beadványában² kéri a Kiscell–Kapunvár–Parndorf helyi érdekű vasút közigazgatási bejárását, és mellékeli a tárgyalások idejére, helyére, és érdekeltségére vonatkozó iratokat is. Ugyanezen a napon ez a beadvány megérkezett a Sopron Vármegyei Közigazgatási Bizottságához is.³

Világosan látszik, hogy Drexler József és Silberstein-Ötvös Adolf érdekei illetve, támogatóinak érdekei nem egyeznek. Drexler mögött a petőházi cukorgyár részvényesei álltak, hiszen jelentős előnyük származott abból, ha a vasútvonal minél közelebb keresztezi a GYSEV fővonalát. Silberstein-Ötvös mellett a kapuvári érdekeltek álltak, báró Berg Gusztáv nagybérlővel az élen. Nemcsak a rábaközi nagyközségnek lett volna nagyon hasznos a vasút megépítése, hanem a

¹ Lovas Gyula: A Fertővidéki HÉV (1897–1997) SSz. 51 (1997), 30. (a továbbiakban: Lovas Gyula: A Fertővidéki HÉV).

² Győr–Moson–Sopron Megye Soproni Levéltára (a továbbiakban: SL) IV.B.409. Sopron vármegye alispánjának iratai II. 894/257.

³ Ua.

kiscelli gabonakereskedők is a silbersteini terv mellett tették le voksukat, aminek 200.000 forintnyi felajánlással adtak nyomatékot. A fenti két előengedélyes tervei közül a vármegyei (soproni) érdekek azt kívánták, hogy a létesítendő vasútvonal Sopronhoz a lehető legközelebb keresztezze a győr-soproni fővonalat.⁴

Hans Hahnenkamp szerint már az 1892-es évtől fogva e vasút ügyében három érdekcsoportot lehetett elkülöníteni: az első Réthy Ferenc és érdekköre, a másodikat gróf Haller Sándor pozsonyi polgármester vezette, aki a Sopron-Pozsonyi Helyiérdekű Vasúttal kapcsolatban közvetetten érintett volt Réthy Ferencsel együtt. A harmadik a már említett cukorgyár által támogatott Drexler József, akinek terve közvetlenül az építendő vaspályára vonatkozott.⁵

A következő két évben (1893 és 1894) Réthy Ferenc és Silberstein-Ötvös Adolf érdekei összefonódtak, és így már jelentősebb erőt tudtak képviselni Drexler Józseffel szemben. Viszont a drexleri tervet a GYSEV vezetők nagy része jobban támogatta, elsősorban a főépítész, Goldstein Henrik. A felmerülő tervek ellenére 1893 év végére már sikerült annyiban megegyezniük, hogy ki tudtak jelölni olyan településeket, amelyeket biztosan érinteni fog az új vasútvonal. Ezek voltak Pomogy, Valla, Szentandrás és Boldogasszony. Ennek főleg a boldogasszonyi gazdák örülhettek, mert így biztosítva látták a termés olcsó elszállítását. Ezzel együtt az sem volt tisztázva, hogy az új vonal pontosan meddig fog érni, mely állomás lesz a végállomás. Moson vármegyében ekkor nem dőlt el, hogy az előkészületekben szinte párhuzamosan folyó Sopron-pozsonyi HÉV végleges vonala merre is halad majd. Ezért volt nagyon fontos és vita alapja a vicinális északi része.⁶

A vita eldöntését próbálta meg siettetni 1894. június 9-i nezsideri nagyközségi közgyűlés, amikor hivatalosan is azt a határozatot hozta: csak abban az esetben támogatja a tervet, ha a vonal Védeny és Parndorf között Nezsidert is érinti. (A nezsideri vezetésnek kulcsfontosságú érdeke volt, mivel a várost földrajzilag egyszerűbb lett volna kikerülnie a vasútnak.)⁷

Itt az elsődleges vitaforráson kívül (hol keresztezze a GYSEV fővonalat?) további kérdéseket és problémákat is felvetettek az újonnan létesítendő vasút tervei. A Sopron című napilap 1894. szeptember 6-i számában azt írta, hogy a petőházi cukorgyár részvényesei hivatalos formában is kifejezésre juttatták javaslatukat: a létesítendő vasútvonal a lehető legközelebb keresztezze a Győr-Sopron-Ebenfurt vonalat az üzemhez. Ebben a hivatalos megerősítésben valószínűleg közrejátszhatott, hogy az 1894-es év nem zárult nyereségesen. Ezért nagyon bíztak abban, ha a közeljövőben közvetlenül a gyáruk mellett épülne vasútvonal, akkor azzal a forgalom is fellendülne. Ez a megállapítás a helyi sajtó

⁴ Lovas Gyula: A Fertővidéki HÉV, 30.

⁵ Hans Hahnenkamp: Die Eisenbahnen im Burgenlanden zur Zeit der Habsburgermonarchie Eisenstadt, 1994, 119. (a továbbiakban: Hahnenkamp: Die Eisenbahnen)

⁶ Ua. 120.

⁷ Ua. 121.

következő év január 10-ei számában nyilvánosságot kapott, mivel ebben a számban az egyik cikk a Sopron vármegyei cukorgyárak rossz helyzetével foglalkozott. Ezek tovább mélyítették a Drexler–Silberstein–Ötvös párharcot, és ezzel együtt érdekköreik találékonyságát is elősegítették.

Az előkészületek meggyorsítására 1894. június 17-én gyűlést hívtak össze Kapuváron, amin részt vett Silberstein–Ötvös Adolf mint előengedélyes, és Réthy Ferenc is, aki méltatta a silberstieni elgondolást. A rendezvényre meghívták Ritter Viktort is, aki a vallaiak érdekeit képviselte. Az ő álláspontja szerint Valla után Tadtent felé kellene az új vonalat vezetni, mivel így nagyobb támogatást fog az elképzelés élvezni.⁸

A kapuváriak tovább erősítették érdekeiket a Drexler-féle tervvel szemben. 1895. április 17-én a képviselő testületi ülésen megszavazták Silberstein–Ötvös Adolfnak mint előengedélyesnek a kért 40 ezer forintot. A város magánköreiből 21 ezer forintot jegyeztek, illetve a helyi zsidó hitközség 7 ezer forintot vállalt. Így már összesen 68 ezer forinttal volt nagyobb előtámogatása a silbersteini tervnek.⁹ Silberstein–Ötvös Adolf még azt is elkönnyvelhette sikeréül, hogy 1895. június 20. és 25. között megtörtént a közigazgatási bejárás, melynek irataiban felsorolják az érintett településeket. Az 1. táblázatból kiderül, hogy hol és mikor zajlott a helyszíni szemle, melyik térségi központhoz mely települések tartoznak.

Tárgyalás ideje	Tárgyalás helye	Meghívott községek	Törvény hatóság
1895. június 20. 9 óra	Kiscell, városháza	Kiscell, Nemesdömölk, Kemenessömjén, Keme- nesszentmárton, Vönöck, Csöngye, Kenyeri, Kecskéd	Vas vármegye
1895. június 21. 9 óra	Kemenesmagasi községháza	Kemenesmagasi, Pór-magasi, Szergény, Högyész, Magyarencs, Egyházaskesző, Marcaltó	
1895. június 22. 10 óra	Beled községháza	Kecöl, Beled, Mihályi, Kisfalud	Sopron vármegye
1895. június 23. 10 óra	Kapuvár községháza	Kapuvár, Babót, Garta, Vitnyéd	
1895. június 24. 10 óra	Boldogasszony községháza	Pomogy, Valla, Szentandrás, Tétény, Boldogasszony, Barátfalu	Moson vármegye
1895. június 25.	Nezsider községháza	Gálos, Védeny,	

⁸ Hahnenkamp: Die Eisenbahnen, 122.

⁹ Soproni Hírlap 1895. április 19.

9 óra		Nezsider, Parndorf	
-------	--	--------------------	--

1. sz. táblázat: Közigazgatási bejárás, 1895. június 20–25. (Silberstein-Ötvös Adolf)¹⁰

Ezzel láncreakciót indítottak el, mivel így már Drexler Józsefnek is lépnie kellett, hogy versenyben tudjon maradni. Ezt a harcot már nem ő fogja folytatni, hanem egy nála sokkal befolyásosabb ember, Szentmártoni Radó Kálmán.

Szentmártoni Radó Kálmánt 1895. április 1-jén nevezték ki a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút élére, korábban a Vas vármegye főispánja volt.¹¹ Már hivatalba lépése első napjaiban hangoztatta, hogy fellendíti a Sopron–Pozsonyi HÉV építését, amihez közvetlenül kapcsolódott a Fertővidéki HÉV kivitelezése is. Ez valóban be is következett, mivel az újdonsült GYSEV vezér már tíz nappal hivatalba lépése után kért és kapott előmunkálati engedélyt – egy évre – a kereskedelmi minisztertől a Kiscell–Kemenes-szentmárton–Vönöck–Kenyeri–Kecskéd–Nick–Répcelak–Répceszemere–Iván–Pus

zta-család–Csapod–Fertőszentmiklós–Eszterháza–Sarród–Pomogy–Valla–Szentandrás–Boldogasszony–Barátfalva–Gálos–Védeny–Parndorf vonalra.¹² Nem véletlenül a fenti települések szerepelnek Radó előengedélyében. Ő maga nemcsak mint GYSEV elnök volt érintett, hanem répcelaki földbirtokosként személyesen is érdekelt volt a fenti vasútvonal megépítésében. Így hát egyértelmű, hogy saját birtokteste irányába kívánta vezetni az új vasúti vonalat, s ott akarta keresztesztetni a Szombathely–pozsonyi HÉV vonalát. Ezzel a döntésével egyértelműen kellemetlen helyzetbe sodorta Kapuvárt és az ottani érdekeket, hiszen ha adott Répcelak állomás, akkor nem haladhat tovább a vasút Kapuvár irányába, hanem csak Fertőszentmiklós jöhet szóba az újonnan épülő vonal győr–sopron–ebenfurti vonalat keresztező állomásaként.¹³

Természetesen ez az 1895. április 10-én kiadott előmunkálati engedély sem tekinthető véglegesnek, mivel Radó Kálmán 1895. május 30-án egy nagyon érdekes levelét olvasták fel Sopron város törvényhatósági bizottsági ülésén. A GYSEV elnök ebben felvázolta, hogy mennyire fontos volna, Kiscellt és Sopront vasúttal összekötni Pinnye állomáson keresztül.¹⁴ Az események még érdekesebben folytatódtak, mivel ugyanabban az évben július 10-én Radó már jelentősen korrigált. Itt már nem Pinnye állomást kérte a közgyűléstől a Győr–Sopron–Ebenfurti vonal keresztező állomásául, hanem újra a már ez előengedélyben is szereplő Fertőszentmiklós állomást nevezte meg. Vajon mi lehetett ennek az oka? Erre a választ csak egy év múlva kapta meg a közvélemény. Ugyanis a Sopron Vármegyei Törvényhatósági Bizottság 1896. február 24-i ülésén egyértelművé vált, hogy miért volt Radó Kálmánnál a Pinnye-

¹⁰ SL IV.B.409. II. 894/257.

¹¹ Soproni Hírlap 1895. ápr. 1.

¹² SL IV.B.409. II. 894/257.

¹³ Lovas Gyula: A Fertővidéki HÉV, 30.

¹⁴ SL IV.B.401. Sopron Város Törvényhatósági Bizottságának iratai 1895. május 30.

Fertőszentmiklós dilemma. Ezen az ülésen szavazták meg, hogy Soprontól a keresztezendő állomásig kilométerenként 1000 forintnyi támogatást adnak, a már meglévő összegek mellé. Így már egyáltalán nem volt mindegy, hogy a Sopronhoz közelebb eső Pinnyén vagy a távolabbi Fertőszentmiklóson fogja majd keresztezni az újonnan épülő vasút a GYSEV fővonalat.¹⁵ Ezért döntött most már végleg Fertő-szentmiklós mellett Radó Kálmán.

Az 1895. április 17-ei kapuvári üléssel nem ért véget Silberstein-Ötvös Adolf terve, hogy Kapuváron haladjon át az új vasútvonal és ezzel újabb infrastruktúrát hozzon a hansági városnak. A terv anyagi támogatása a kapuvári felajánlások után is folyt. Törzsrészvény jegyzésére szavaztak meg pénzt Boldogasszonyban (30.000 Ft) Barátfaluban (10.000 Ft) Gálosban (30.000 Ft), Pátfaluban (Podersdorf) (6000 Ft) és Szentandrásban is (10.000 Ft).

A *Magyar Hírlap*ban Radó Kálmán a félreértések elkerülése végett 1895. július 2-án megjelentett egy cikket. Ebben egyértelműen tudatta az olvasókkal, hogy az ő elgondolása lesz a nyereséges, nem pedig Silberstein-Ötvös Adolfé.

A válasz nem sokat váratott magára. A *Nezsideri Hetilap*ban, 1895. július 14-én Silberstein-Ötvös Adolf közzétette, hogy a július 17-én esedékes negyedéves Moson vármegyei közgyűlés 60.000 forintot fog majd neki megszavazni terve kivitelezéshez. Ebből a cikkről már a vármegyei vezetés is tudta, hogy itt sokkal többről van szó, mint gazdagsági és közlekedési ügyről. Sokkal inkább olyan személyes ügygé vált, amelyben a gazdasági megfontolásoknál már fontosabbak voltak a személyes egzisztencia és presztízs kérdései. Továbbá ez a felhívás elősegítette volna Silberstein-Ötvös számára azt, hogy az építkezés megkezdése már csak hónapok kérdése legyen. Az engedélyes, (1895 őszére gondolta az építkezést), és az új vasútvonal már 1896 folyamán bekapcsolódhatott volna a világpiacba. Silberstein-Ötvös Adolf terve (sajnos) nem vált valóra. Az 1895. július 17-i Moson vármegyei közgyűlés megszavazott ugyan 60.000 forintot törzsrészvények jegyzésére, de nem Silberstein-Ötvös tervéhez, hanem Radó Kálmánéhoz. Az volt az indok, hogy a GYSEV-elnök tervezete sokkal előrehaladottabb állapotban van, mint riválisáé. Ez Silberstein-Ötvös számára nagyon kellemetlen döntés volt.¹⁶

Kapuvár vezetősége és Silberstein-Ötvös Adolf nem nyugodott bele, hogy ki fogják hagyni a hansági nagyközségeket a vasúti építkezésből. Ezért fellebbezést nyújtottak be a Sopron Vármegyei Törvényhatósági Bizottsághoz 1895. szeptember 30-án, amiből sajnos kiderül a keserű igazság: „Az előadó aljegyző bemutatja (Zalka Pál) Kapuvár község érdekelt közösségének az 1895. évi április hó 17-én hozott képviselő testületi határozat ellen beadott fellebbezést, mely szerint a kiscell-kapuvár-parndorfi helyi érdekű vasút engedélyesei részére 40.000 forint erejéig törzsrészvény jegyzésre szavazott meg, és bemutatja az állandó válaszmány vonatkozólag adott elutasító véleményét. – Az állandó

¹⁵ SL IV.B.401.Sopron Vármegye Törvényhatósági Bizottságának iratai 1896. február 24.

¹⁶ Hans Hahnenkamp: Die Eisenbahnen... 125.

választmány véleményének elfogadásával, tekintetbe véve azt, hogy a kiscell-kapuvár-parndorfi vasút kiépítési költségeihez Kapuvár község adott törzsrészvények jegyzésével megszavazott 40.000 forint a községre oly fejlesztő, hogy a határozat szerint is ötven év alatt azt csak 100.000 forinttal közlentheti, tekintve hogy az iskola és ezek kapcsolatában a községháza immár elodázhatatlan felépítése és elhatározván ezen költségek és mint egy 40.000 forintot igényelnek mely beruházásra fordítandó vagyonnak a község nem bírta azt, csak pótdadó esetleg kölcsönnel fedezhetné, miáltal oly súlyos adósságokba merülne, melyekért a tervezett vasút alig kárpótolna, a községet pedig túlságosan megterhelné, tekintve végül, hogy a község adózóinak tetemes része is ezen terhet elviselhetetlennek tartja. A törvényhatóság a neheztelt határozathoz jóváhagyásával nem járul. Miről Kapuvár község a fellebbezők, Cserpes András kapuvári lakos köréhez – a járási főszolgabíró ez útján jegyzőkönyvi kivonattal értesítették.”¹⁷ A fenti idézetből is nagyon jól alátámasztható az a feltevés: a több pénzt és forrást maga mellé állító érdekcsoport fogja érvényre juttatni elképzeléseit. A GYSEV elnök répcelaki érdekeltségei, valamint az a tény, hogy a kapuváriak a megszavazott pénzt nem tudták a törzsrészvények jegyzésére fordítani, előre jelezte Radó Kálmán elgondolásainak sikerét. Nem volt érdembeli ellenzéke, és ráadásul még a vármegye is őt támogatta. „A döntő fordulatot az segítette, hogy Radó mögött erős, tényleges tőke jelent meg: a Budapesti Bankegyesület Rt. illetve a Münchener Lokalbahn A.G. Radó Kálmán is megszerezte a szükséges előmunkálati engedélyeket. Megbízottai 1895. szeptember 25-26-27-én megkezdték a hatóságok képviselőivel a tervezett vonal közigazgatási bejárását.”¹⁸

Ezt a közigazgatási bejárást nem tudom bővebben bemutatni, de szerencsére megismételték egy pótbejárással, amiről fennmaradt a részletes jegyzőkönyv: „A Fertővidéki HÉV közigazgatási pótbejárása 1896. február 23-án kelt Kiscellen. Jelen voltak: a kereskedelemügyi m. kir. minisztérium részéről: Dr. Halászy László, miniszteri segédtitkár és Novák Bertalan, m. kir. államvasúti felügyelő; a cs. és kir. közös hadügyminisztérium részéről: Kallivoda Hugó, vezérkari őrnagy; a földművelési m. kir. minisztérium részéről: Azary Kornél, kir. mérnök; Vas vármegyei közössége és közigazgatási bizottsága részéről: Nagy Jenő, tiszti ügyész, Molián Gyula, kir. mérnök; Sopron vármegyei közössége és közigazgatási bizottsága részéről: Baán Endre alispán, Hajas Antal, tiszti ügyész, Hegedűs Gyula kir. főmérnök; Moson vármegyei közössége és közigazgatási bizottsága részéről: Pogány József, alispán, báró Kráner Lajos közíg. biz. tag., Klein Dávid kir. mérnök; a Rába-szabályzó fordulat részéről: Dorner Gyula és Vas István mérnökök; a Dunántúli h. é. Vasút részvénytársaság részéről: Palágyi Károly, titkár; a m. kir. Államvasutak igazgatósága részéről: Lázár Elemér főmérnök, Göttman János, főellenőr; a győr-sopron-ebenfurti vasúttársaság részéről: Goldstein Henrik

¹⁷ SL IV.B.401. 1895. szeptember 30.

¹⁸ Lovas Gyula: A Fertővidéki HÉV, 30.

főfelügyelő, Mazaly Ignác főfelügyelő, a sopron–pozsonyi h. é. vasút engedélyesei részéről: Gefrerer Miklós mérnök; a fertővidéki h. é. vasút engedélyesei részéről: Dr. Tedesco Lajos jogügyi titkár.”¹⁹

„Tárgy: a fertővidéki (kiscell–parndorfi) helyi érd. vasútnak kereskedelemügyi m. kir. Miniszter Úr Ő Nagyméltósága által 1897. január hó 30-án 3814. számú intézményével elrendelt közigazgatási pótbejárása. A bizottság eljárásának tárgyát azon építészeti intézkedések megállapítása képezi, melyek a szóban forgó vonal építése által a m. kir. közmunka és közlekedési Miniszter Úrnak, a vasutak engedélyezése körül, országgyűlési jóváhagyással kiadott 1868. évi április 20-án 4963. sz. a. kelt rendelete és a vasútüzleti rendtartás értelmében a fennálló közlekedés és vízfolyások fenntartása, valamint a köz és magánérdekek megóvása céljából eszközölköznek lesznek.”²⁰

Ezek után részletes leírás található mindegyik érintett településről (Kiscell, Nemesdömölk, Merzse, Kemenesszentmárton, Vönöck, Csöngye, Kenyeri, Kecskéd, Nick, Répcelak, Kecöl, Répceszemere, Sopron-Iván, Pusztacsalád, Csapod, Fertőszent-miklós-Szerdahely, Széplak, Sarród, Pomogy, Valla, Szentandrás, Boldogasszony, Barátfalu, Gálos, Védény, Nezsider) és az ottani műtárgyakról, útátjárókról, párhuzamos utakról és végül a létesülő állomásokról (2. táblázat).²¹

Tárgyalás ideje	Tárgyalás helye	Meghívott községek	Törvény hatóság
1897. február 23. 8 óra	Kiscell városháza	Kiscell, Nemesdömölk, Merse, Kemenesszentmárton, Vönöck	Vas vármegye
1897. február 24. 9 óra	Répcelak községháza	Csőngye, Kenyeri, Kecskéd, Nick, Répcelak	
1897. február 25. 9 óra	Répcelak községháza	Keczöl, Répceszemere, Iván, Pusztacsalád	Sopron vármegye
1897. február 26. 9 óra	Eszterháza községháza	Csapod, Fertőszentmiklós, Szerdahely	
1897. február 27. 9 óra	Eszterháza községháza	Széplak, Sarród, Pomogy ²²	
1897. február 28. 9 óra	Boldogasszony községháza	Valla, Szentandrás, Boldogasszony	Moson vármegye
1897. március 1.	Nezsider községháza	Barátfalu, Féltorony, Gálos,	

¹⁹ SL IV.B.409. II. 894/257.

²⁰ Ua.

²¹ Ua.

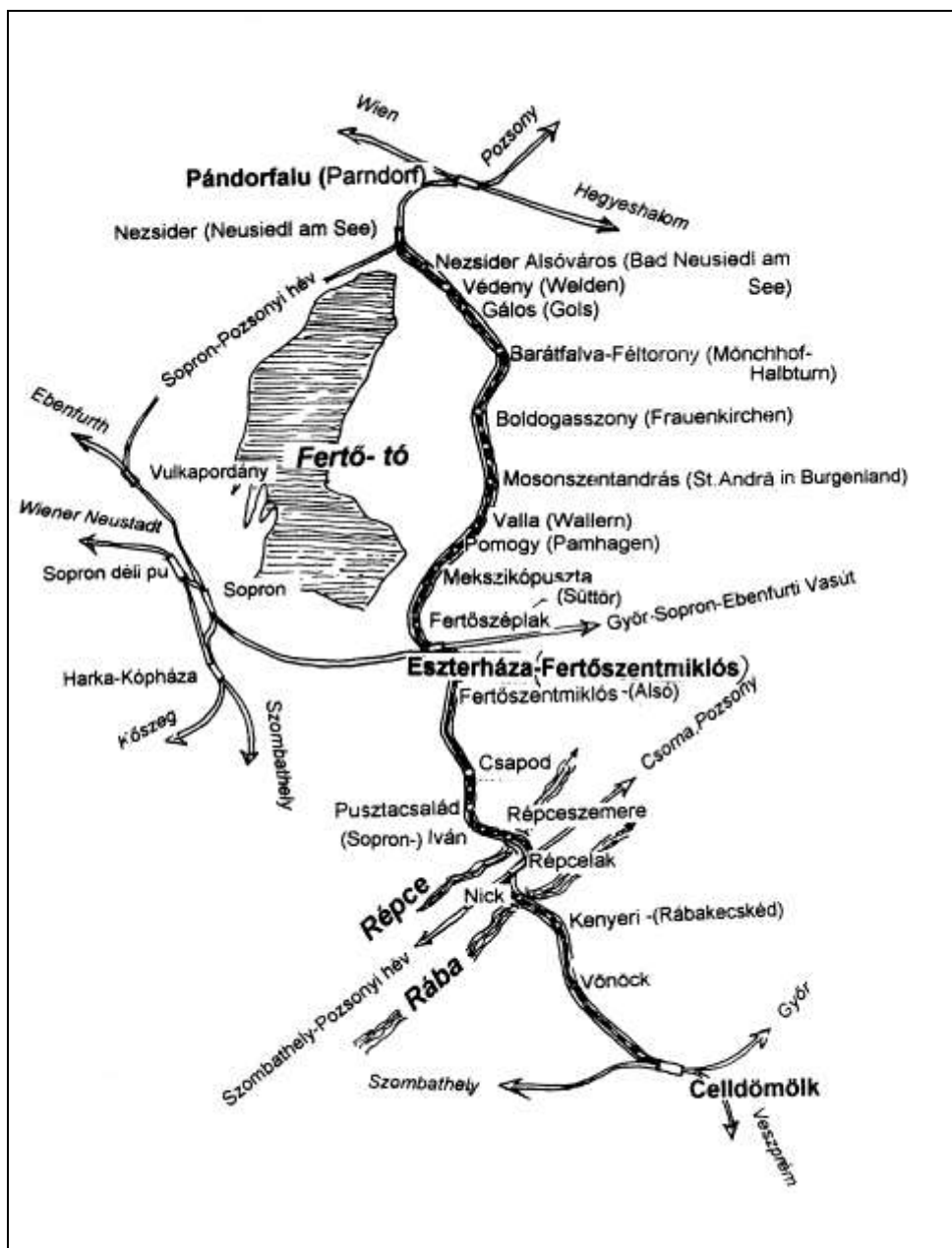
²² Pomogy közigazgatásilag Moson vármegyéhez tartozott (1.sz. melléklet: A Fertővidéki HÉV), de a közigazgatási pótbejárásnál mégis Eszterháza körzetéhez csatolták.

9 óra		Védeny, Nezsider,	
-------	--	-------------------	--

2. sz. táblázat. Közigazgatási pótbejárás 1897. február 23–március 1. (Radó Kálmán)²³

A tervek, viták és érdekkörök csatározásai után már nem volt kérdéses, hogy Radó Kálmán fogja megvalósítani a Fertővidéki HÉV-et, a fent részletesen leírt útvonalon (1. térkép). Ehhez azonban előbb még az engedélyezési eljárás is végig kellett menni.

²³ SL IV.B.409. II. 894/257.



1. térkép. A Fertővidéki HÉV megvalósult nyomvonala²⁴

²⁴ A Szerkesztőség ezúton mond köszönetet dr. Kubinszky Mihálynak a térkép rendelkezésre bocsátásáért.