

## A Fertővidéki Helyi Érdekű Vasút története 1920-ig \*

Az első konkrét vasútépítési elképzelés a későbbi fertővidéki HÉV egy kisebb részét tekintve 1881 -ben látott napvilágot. Ez év júniusában Széchényi Kálmán grófnál, a Sopron megyei Gazdasági Egyesület elnökénél Ivánban egy értekezlet ült össze, ahol felmerült egy Kiscelltől Bükig vezetendő vicinális vasút megépítésének ötlete. Majd ez év augusztusában az e tárgyú indítványukat benyújtották az illetékes miniszterhez. Nem sokkal később Széchényi, Radó Kálmán a Vas megyei Gazdasági Egyesület elnöke, Pick Ármin Vas megyei birtokos és Nyíri Lajos jogtanácsos egy évre szóló előmunkálati engedélyt kaptak a közmunka- és közlekedésügyi minisztertől egy Kiscellből kiinduló Sömjént, Vönöcköt, Királykutat, Becskédet, Kenyerit, Répcelakot és Sajtoskált érintő, Bükig húzódó helyiérdekű, gőzmozdonyú vasút építésére. Ezt követően, 1881 júliusában elkezdődtek a tárgyalások a Sopron megyei érdekelt cukorgyárakkal. E társaság egy Sopronban tartott újabb értekezletén Széchényi kijelentette, hogy a Sopron megyeiek örömmel fogadták a létesítendő vasútvonal tervét és a tőlük elvárható módon támogatják is azt.

Ezután azonban nem lehetett már többet olvasni e vasútépítési tervről, amely minden bizonnyal a kellő támogatottság hiányában lekerült a napirendről. 1888 júliusában Széchényi Kálmán és Cziráki Lajos Sopron és Vas megyei birtokos gróf Radó Kálmán kamarással és főispánnal tárgyalt egy, a vidéken megépítendő vaspálya szükségességéről. Az érdekeltek kérték az olcsóbb és a terület számára előnyösebb vasúti terv támogatását. A Rábaköz című lapban arról cikkeztek 1890 júliusában, hogy mozgalom alakult a Fertő tó keleti partján egy Pándorfalu és Eszterháza között húzódó helyiérdekű vasút létesítésére. A két végállomás között Pomogyot, Vallát, Boldogasszonyt, Féltoronyt és Nezsiderit is bekapcsolták volna a terv alapján a kötőpályás közlekedés vérkeringésébe. Első ízben 1892-ben merült fel a Sopronban a GYSEV Eszterháza (később: Eszterháza-Fertőszentmiklós) állomásából kiinduló Féltoronyig (igazából Boldogasszonyig) húzódó vasút ötlete. A Vasúti és Közlekedési Közlöny október 6-án megjelent számában „a kereskedelemügyi m. kir. minister f. é. szeptember 27-én 52,304/III. sz. a. kelt rendeletével dr. Drexler József eszterházai lakosnak, a petőházi cukorgyár vezető részvényeseit képviselő ügyvédnek, a győr–sopron–ebenfurti vasút Eszterháza (később: Eszterháza-Fertő-Szent-Miklós) állomásától Sarród, Pomogy, Valló és Szent András községek határain át Boldogasszonyig vezetendő helyi érdekű vasútvonalra az előmunkálati engedélyt egy évre megadta”. A petőházi cukorgyár képviselőinek az volt az érdeke, hogy a területen fekvő hatalmas Esterházy-birtokot bekapcsolják a répatermelésbe. A vonal nem állt volna meg Boldogasszonymnál, hiszen ezzel gyakorlatilag egy időben – a fentebb már ismertetett – gróf Haller Sándor és érdekcsoportja egy, e településről Gáloson és Védenyen át egészen Nezsiderig húzódó, onnan a tervezett sopron–pozsonyi vicinálishoz csatlakozó szárnyvonalra kapott előmunkálati engedélyt egy évre. 1895-ben Radó Kálmán és érdektársai egy évre megkapták az előmunkálati engedélyt az illetékes minisztertől a Kiscell állomásból kiinduló Kemenesszentmártonon, Vönöckön, Kenyerin, Kecskéden, a Rába folyón át haladva Nick mellett, a pozsony–szombathelyi HÉV-et keresztezve Répcelakon, a Répécén áthaladva Répceszemerén, Ivánon, Pusztacsaládon, Fertőszentmiklóson, Eszterházán, Pomogyon, Vallán, Szentandrásán, Boldogasszonyon, Barátfalván, Gáloson, Védenyen át egészen Pándorfaluig vezetendő helyiérdekű vasútra. Ez gyakorlatilag a későbbi fertővidéki HÉV vonalvezetésének felelt már meg. 1895 júliusában Kapuvár és Sopron között is egy valóságos viaskodás robbant ki a vonalvezetés tárgyában. Mindkét település egyértelműen a saját maga primátusát hangsúlyozta a kérdésben. Amíg Kapuvár az építendő Kiscell – Boldogasszony vasútvonal GySEV vasutat történő keresztezését Kapuvárra tervezte, addig Sopron ezt Pinnyére. Később közlekedési és pénzügyi okokból Sopron erről a szándékáról letett és az eszterházai keresztezést támogatta.

A kérdés azzal végleg eldőlni látszott, hogy a miniszter Radó vonalvezetésével kapcsolatban 1895. december 20-ai kezdettel kiírta az engedélyeztetési tárgyalást. Majd december 21-én a végleges döntés is megszületett. A kereskedelemügyi miniszter Radó Kálmán vonalvezetési tervét támogatta, tehát a Kiscellből kiinduló a GYSEV pályáját Eszterháza

(később: Eszterháza-Fertőszentmiklós) állomáson metsző, Nezsideren át egészen Pándorfaluig húzódó vicinális, de ebben némi korrekció is megjelent. Budapestről végre jó hírek érkeztek Sopronba. Fabinyi Teofil országgyűlési képviselő 1896.június 8-án táviratot küldött Gebhardt József soproni polgármesterhez, hogy a kormány engedélyezte a kiscell–fertőszentmiklós–pándorfalui pályát, és a rákövetkező héten terjesztik az országgyűlés elé a törvényjavaslatot e tárgyban. A vasút üzemét a GYSEV kapta. A tervezett vonal így végül egy magánszemély, Radó Kálmán Vas megyei főispán előmunkálati engedélye alapján valósulhatott meg, de az építési engedélyt – Radó jogi képviselőjével – a Budapesti Bankegyesület kapta. Nem sokkal később a miniszter a Kiscell–Eszterháza (később: Eszterháza-Fertőszentmiklós)–Pándorfalui vonal nevét 1896 júliusában a Budapesti Bankegyesület kérésére „Fertő vidéki vasút”-ra változtatta. Végül az országgyűlés őszi ülészakájának első felében Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszter benyújtotta a Háznak a fertővidéki vasút engedélyezésével kapcsolatos törvényjavaslatot. „Kis-Czell állomásból kiágazólag Répczelak és Eszterháza, Fertő-Szent-Miklóson át a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut Nezsider állomásáig, s innen a sopron–pozsonyi helyi érdekű vasut nezsider–pándorfi vonalrészének együttes használatával a magyar kir. államvasutak Pándorf állomásáig, mint forgalmi végpontig vezetendő fertővidéki helyi érdekű gőzmozdonyú vasutnak az 1880 évi XXXI. és az 1888 évi IV. törvénycikkek értelmében leendő engedélyezésére és az engedélyokirat kiadására ezennel felhatalmaztatik” – állt a törvényjavaslatban. A fertővidéki HÉV engedélyezése 1896. november 15-én az 1896. évi XXIX. számú törvénycikkkel emelkedett jogerőre, egyúttal az engedélyokirat kibocsátásra is ekkor került sor. A miniszter Fertőszentmiklós és Pomogy között viszont új megállóhelyeket jelölt ki a két település határában, az eszterházaiak kérésére egy megállóhely, míg a széplakiak óhajára egy őrház építésére adott engedélyt. Az Esterházy hercegi uradalom és a süttöri érdekeltek Bregenc major közelében kívántak rakodó - megállóhelyet létrehozni, a fertőszentmiklósiak a településen végighúzódó vonal kisebb eltolását kérelmezték. Dániel miniszternek ezek ellen sem volt kifogása. A munkások Répczelak és Fertőszentmiklós között 1897 nyarának végére lerakták a síneket, és a kivitelezők elképzelései alapján a Kiscelltől Boldogasszonyig terjedő vonalat november 1-jével megnyithatják. A kereskedelemügyi miniszter december 18-ára tűzte ki az átadás dátumát. A sikeres műtanrendőri bejárást követően, 1897. december 18-án sor került a fertővidéki HÉV ünnepélyes átadására. A későbbiekben két komoly csoport formálódott ki, az egyik Silberstein Ötvös Adolf vezetésével a kiscell–kapuvár–pándorfalui, a másik Radó Kálmán irányításával a kiscell–eszterháza (később: eszterháza-fertőszentmiklós)–pándorfalui irányt kezdeményezte. A fertővidéki HÉV ipari és kereskedelmi jellegű funkciója tekintetében a legfontosabb az érintett, produktív terület terményeinek, mint például a cukorrépának az elszállítása, hiszen a vasút egyik törzsrésztvényese, a petőházi cukorgyár ennek a fő felvásárlója volt. Így az új közlekedési eszköz az Esterházy Hitbizomány pomogyi, vallai, szentandrásai és boldogasszonyi majorjait mintegy hozzákapcsolta a cukorgyárhoz. Továbbá a gabonaszállítás is jelentős volt, de ez az előzővel együtt 1906-ra kocsihányt szült e vonalon is, így bővítések szükségeltettek az egyre fokozódó kereskedelmi igények kielégítése miatt. Több helyen is keskenyvágányú vasutak épültek ezen állomások mellé, elősegítve az azokra való rászállítást. Ezek közül a legjelentősebb – a végleges hosszát 1916-ra elérő – hansági vasút. Ez ekkorra már a vallai tőzegtányát, a petőházi cukorgyárat, az eszterháza (később: eszterháza-fertőszentmiklósi) vasútállomást és a Hansági-főcsatornán túli, Moson vármegyei Esterházy-birtokokat is hozzákapcsolta a Berg Gusztáv által korábban megépített Kapuvár környéki kisvasúthoz. A fertővidéki vasút funkciója 1914-et követően valamelyest megváltozott. A vonalnak igazán akkor lett logisztikai jelentősége, amikor megnövekedett a szállítmányok száma a Boldogasszony mellett felépült hadifogolytábor miatt. Az ide szállított – főként szerb és orosz – hadifoglyokat az Esterházy-birtokokon dolgoztatták. Trianon mindenképp fordulóponthoz jelentett a fertővidéki HÉV történetében, hiszen bár vonalcsonkításra ekkor még nem került sor, a döntéshozó hatalmak Ausztriának ítélték meg a 109,16 kilométeres vicinális Pomogy és Nezsider közötti 45,04 kilométeres szakaszát. Majd hosszas tárgyalások és kompromisszumok eredményeként 1923. augusztus 1-jén a GYSEV újra megkapta az egész pályatest üzemeltetését, de igazából egységes vonalról már nem beszélhetünk. A fertővidéki HÉV állomásai és megállóhelyei a következők voltak: Pándorfalu, Nyulas, Nezsider, Nezsider-Alsóváros, Védeny, Barátfalu-Féltorony (1907-től *Barátudvar-Féltorony*), Boldogasszony, Mosonszentandrás, Valla, Pomogy, Mekszikópuszta, Sarród, Széplak (1907-től *Fertőszéplak*), Eszterháza, Fertőszentmiklós (1979. május 26-án megszűnt), Csapod, Pusztacsalád, Iván (1907-től *Iván*), Répceszemere, Répczelak, Nick, Kenyeri, Vönöck,

Kiscell (1907-től Celldömölk). Ezzel az eredeti vonalvezetésével három vármegyét érintett: Mosont, Sopront és Vast. Északról dél felé indulva, a Pándorfalu – Nezsider vonalrészletet közösen használta a sopron–pozsonyi HÉV -vel. Boldogasszony, Valla és Pomogy területei legnagyobb részben az Esterházy Hitbizományhoz tartoztak. Mindössze Védeny és Barátudvar képezett kivételt, hiszen az első esetében a földek zöme a győri káptalan, míg a másodikonál a Szent-Kereszti Cisztercita Rend részét képezte. Ha tovább vizsgáljuk a vonal által átszelt területet, akkor már Sopron vármegyét érjük el, ahonnan a Kapuvári járásba tartozó települések, így Mekszikópuszta, Sarród, Széplak, Eszterháza és Csapod területeinek nagy részét az Esterházy család birtokolta. Itt külön kiemelendő Mekszikópuszta és Csapod, ahol az „engedményesek” kötelesek voltak külön ipari vontatóvágányokat is lefektetni a megállóhely és az uradalmi majorok között. Fertőszentmiklós esetében a hercegi család mellett további személy is megjelent, Bezeredy Andor. A vármegye Csepregi járásából, Pusztacsaládon Podmaniczky Lászlóné bárónő, Ivánban és Répceszemerén Széchényi Kálmán gróf voltak az érintett nagybirtokosok. A vonal utolsó része már Vas megyében vezetett, ahol a Sárvári járásban, Répcelakon a HÉV egyik kezdeményezője, elnöke, Radó Kálmán az 1700 hold nagyságú répcelaki uradalmat birtokolta. Nicken Széchényi Kálmán és gróf Pick Zsigmond voltak érdekeltek. Megállapítható, hogy a fertővidéki HÉV esetében is a legtöbb, a vasút által átszelt terület az Esterházy Hitbizományhoz tartozott, de Frigyes főherceg birtokai is jelentősek főként Moson és Sopron vármegyében. Vasba érve új személyek váltak érdekeltté, akik közül kiemelkedett a vonal megteremtője, Radó Kálmán, mellette Széchényi Kálmán is több település érintett földterületének tulajdonosa volt. Az „Offermann Th. és társa” elnevezésű cukoripari termelőegység eredetileg a Sopronhoz tartozó Kőhidán volt, majd a gyár a nagyobb termelési potenciál elérése érdekében 1879-ben átköltözött Petőházára. A 19. század végére majd 400 főt foglalkoztatott már és évenként megközelítőleg 50.000 métermazsa cukrot állított elő. A fertővidéki HÉV– és a később ebbe beágazó hansági kisvasút – létrejöttével a gyár egy rendkívül produktív területet kapcsolt magához. Ez egyrészt jóideig biztosította számára a nagy mennyiségű cukorrépat, másrészt a korábban innen – kiemelten az Esterházy Hitbizomány kapuvári uradalmából – Nagycenkre, Felsőszéplakra és Cinfalvára szállított cukorrépa mostantól ide került. A másik jelentős üzem a Rüll Pál által Eszterháza-Fertőszentmiklóson, a vasútállomás közvetlen közelében alapított tíz fonógéppel dolgozó és a környék – főként Sarród – ilyen jellegű kisiparának nagy konkurenciát jelentő nád – gyékénygyár volt. Rüll a feldolgozott nád legnagyobb mennyiségét a Fertő vidékéről szerezte be, de ez a vasúton keresztül még könnyebben, gyorsabban és olcsóbban hozzáférhetővé vált. A gyár és Eszterháza (később: Eszterháza-Fertőszentmiklós) állomás között egy, az alapanyagok és késztermékek szállítását megkönnyítő iparvágány is létrejött. Az üzem a produktumokat jó részben külföldre szállította ekkortájt. Főbb piacai közé tartozott Ausztria, Németország és Svájc. Mindent összegezve megállapítható, hogy a fertővidéki HÉV esetében homogén képet kapunk, ha e vonal megépítésében közvetlen módon érdekelt termelőegységeket vizsgáljuk. Legfőképp a cukorrépában gazdag Fertő tó keleti partjáról és a Rábaközben Kiscell és Répcelak környékéről a feldolgozandó alapanyagot maga felé gravitáló petőházi cukorgyár kiemelkedő. Emellett, de kisebb jelentőséggel az eszterházai nádgyár, a vallai tőzeggyár és a nezsideri gőztéglagyár is érdekeltek voltak a vasútépítésben. Ez utóbbi kettő azért is alakult újjá, illetve hozta létre gyárát, mert bízott a vasút adta új piacokban. Kijelenthető, hogy a fertővidéki HÉV létrejöttének fő mozgatórugója közvetlenül az egyes mezőgazdasági termények feldolgozóhelyre történő rászállítására volt, továbbá megjegyzendő, hogy maguk a területi adottságok is előidéztek a vicinális főként ilyen jellegű szállítási profilját, hiszen a vonal által átszelt vidék – kevés kivétellel – nem a feldolgozóiparáról vált híressé.

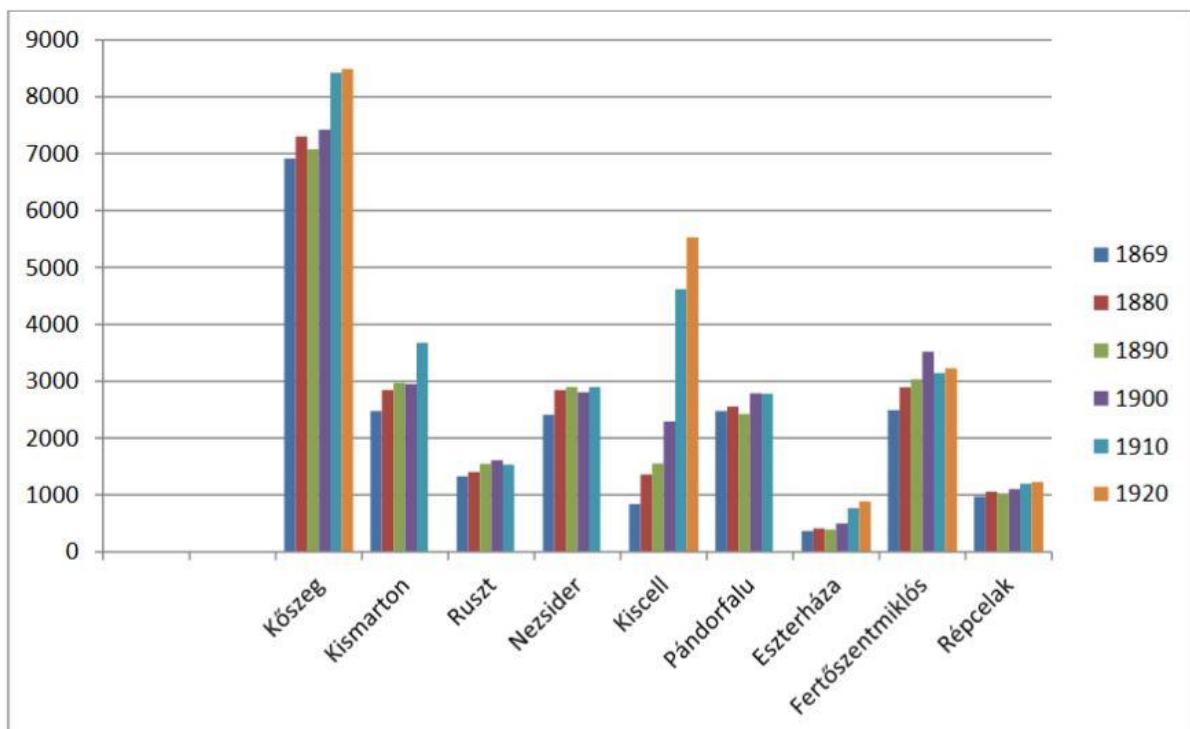
A korszakban jelentős lakosságszám-emelkedést elkönyvelő település: Eszterháza. A fertővidéki HÉV megépítésével csomóponttá váló Eszterháza (később: Eszterháza-Fertőszentmiklós) állomás, már 1876-tól a GYSEV Győrtől Sopronig húzódó vonalának egyik megállóját képezte. Majdán János tanulmányában kimutatta, hogy a településen lakók száma már az első vasút megépítése után emelkedett, de a fertővidéki HÉV megjelenését követően még szembetűnőbb ez a változás, hiszen az 1890-ben 393 főt számláló község 1900-ra 498 fővel bírt, és ez 27%-os emelkedést jelentett. Majdán János ezt az emelkedő tendenciát a településre bevándorlók számával indokolta. A századfordulón sor került Süttör és Széplak Eszterházához való csatlósásra, amely további népességgyarapodást idézett elő 1910-re. Mindezekből megállapítható, hogy Eszterháza lakosságának száma emelkedett a

vasúti csomóponttá válása után. Eszterházával szomszédos község volt – az Eszterháza-Fertőszentmiklós állomás miatt szintén csomóponti településnek minősülő – Fertőszentmiklós (1898-tól Fertőszentmiklós-Szerdahely, 1905-től Fertőszentmiklós), és ezen felül Fertőszentmiklós alsóként külön megállóhellyel is bírt.

A település így ugyanakkor kapott vasutat, mint Eszterháza. 1869 és 1880 között 16%-os volt a népességyarapodása, amelyet 1890 és 1900 között tulajdonképpen „lemásolt”, hiszen a lakossága ekkor is hasonló arányban növekedett. Majd 1910-re és 1920-ra fordult a kocka, és már csökkenő tendencia mutatkozott. Megállapítható tehát, hogy a vasút kiépülése egyértelműen kedvező hatással volt a község lakosságának emelkedésére 1900-ig.

A lakosságszám változása a HÉV megépítését követően a térségben:

Lakosságszám	1869	1880	1890	1900	1910	1920
Pozsony	46540	48006	52411	61535	78223	
Sopron	21108	23222	27213	30622	33932	35248
Kőszeg	6915	7301	7076	7422	8423	8492
Kismarton	2476	2845	2972	2952	3673	
Ruszt	1324	1403	1548	1608	1535	
Nezsider	2411	2843	2899	2802	2898	
Kiscell	843	1360	1555	2293	4616	5528
Pándorfalu	2477	2556	2424	2790	2782	
Eszterháza	365	410	393	498	770	884
Fertőszentmiklós	2494	2891	3035	3519	3144	3226
Répcelak	972	1059	1025	1100	1195	1231



Az első vasúti menetrend:

Kis-Czell – Pándorf			Állomások	Pándorf – Kis-Czell		
Sz. v. Prz.	V. v. Gz.			Sz. v. Prz.	V. v. Gz.	
102	114			103	111	
9 <sup>55</sup>	8 <sup>50</sup>	indul	Budapest	érk.	2 <sup>05</sup>	7 <sup>35</sup>
2 <sup>50</sup>	12 <sup>39</sup>	indul	Szombathely	érk.	3 <sup>04</sup>	10 <sup>23</sup>
—	9 <sup>29</sup>	indul	Székes-Fehérvár	érk.	5 <sup>53</sup>	8 <sup>22</sup>
5 <sup>20</sup>	2 <sup>25</sup>	indul	Kis-Czell	érk.	9 <sup>40</sup>	8 <sup>32</sup>
5 <sup>32</sup>	2 <sup>43</sup>		Vönöczk		9 <sup>29</sup>	8 <sup>18</sup>
5 <sup>54</sup>	3 <sup>51</sup>		Kenyeri		9 <sup>07</sup>	7 <sup>48</sup>
6 <sup>06</sup>	3 <sup>31</sup>		Niczk		8 <sup>54</sup>	7 <sup>27</sup>
6 <sup>11</sup>	3 <sup>38</sup>	érk.	Répczelak	indul	8 <sup>48</sup>	7 <sup>18</sup>
4 <sup>53</sup>	—	indul	Csorna	érk.	—	—
7 <sup>27</sup>	5 <sup>46</sup>	érk.	Csorna	indul	7 <sup>43</sup>	6 <sup>07</sup>
4 <sup>40</sup>	12 <sup>20</sup>	indul	Szombathely	érk.	10 <sup>27</sup>	9 <sup>00</sup>
7 <sup>52</sup>	—	érk.	Szombathely	indul	4 <sup>40</sup>	—
6 <sup>19</sup>	3 <sup>48</sup>	indul	Répczelak	érk.	8 <sup>29</sup>	7 <sup>04</sup>
6 <sup>30</sup>	4 <sup>05</sup>		Répcze-Szemere r. á.		8 <sup>20</sup>	6 <sup>53</sup>
6 <sup>39</sup>	4 <sup>23</sup>		Sopron-Iván		8 <sup>11</sup>	6 <sup>39</sup>
6 <sup>50</sup>	4 <sup>36</sup>		Pusztá-Család r.m. h.		8 <sup>00</sup>	6 <sup>19</sup>
6 <sup>57</sup>	4 <sup>46</sup>		Csapod		7 <sup>53</sup>	6 <sup>10</sup>
7 <sup>19</sup>	5 <sup>14</sup>	érk.	Eszterháza-Fertő-Szt. Miklós	indul	7 <sup>30</sup>	5 <sup>10</sup>
8 <sup>28</sup>	6 <sup>17</sup>	érk.	Sopron	indul	6 <sup>30</sup>	4 <sup>20</sup>
6 <sup>30</sup>	4 <sup>20</sup>	indul	Sopron	érk.	8 <sup>28</sup>	6 <sup>17</sup>
9 <sup>50</sup>	9 <sup>34</sup>	érk.	Győr	érk.	9 <sup>50</sup>	9 <sup>34</sup>
—	—	indul	Győr	indul	—	—
7 <sup>35</sup>	5 <sup>45</sup>	indul	Eszterháza-Fertő-Szt. Miklós	érk.	7 <sup>21</sup>	5 <sup>28</sup>
7 <sup>45</sup>	5 <sup>56</sup>		Sarród, m. b.		7 <sup>12</sup>	5 <sup>18</sup>
7 <sup>56</sup>	6 <sup>11</sup>		Mexikó, r. m. h.		7 <sup>01</sup>	5 <sup>05</sup>
8 <sup>04</sup>	6 <sup>25</sup>		Pomogy		6 <sup>53</sup>	4 <sup>55</sup>
8 <sup>13</sup>	6 <sup>39</sup>		Valla r. á.		6 <sup>44</sup>	4 <sup>41</sup>
8 <sup>25</sup>	7 <sup>01</sup>		Moson-Szt. András		6 <sup>32</sup>	4 <sup>24</sup>
8 <sup>37</sup>	7 <sup>23</sup>		Boldogasszony		6 <sup>18</sup>	4 <sup>03</sup>
8 <sup>48</sup>	7 <sup>44</sup>		Barátfalu-féltorony		6 <sup>00</sup>	3 <sup>43</sup>
9 <sup>02</sup>	7 <sup>52</sup>		Gálos		5 <sup>51</sup>	3 <sup>30</sup>
9 <sup>13</sup>	8 <sup>12</sup>		Védeny m. h.		5 <sup>39</sup>	3 <sup>13</sup>
9 <sup>19</sup>	8 <sup>10</sup>		Nezsider-Alsóváros		5 <sup>23</sup>	3 <sup>06</sup>
9 <sup>28</sup>	8 <sup>28</sup>	érk.	Nezsider	indul	5 <sup>23</sup>	2 <sup>56</sup>
5 <sup>03</sup>	—	érk.	Vulka-Pordány	indul	—	11 <sup>45</sup>
4 <sup>43</sup>	—	érk.	Kismarton	indul	—	12 <sup>08</sup>
9 <sup>29</sup>	8 <sup>32</sup>	indul	Nezsider	érk.	5 <sup>22</sup>	2 <sup>52</sup>
9 <sup>43</sup>	8 <sup>48</sup>	érk.	Pándorf	indul	5 <sup>08</sup>	2 <sup>36</sup>
4 <sup>03</sup>	—		Pozsony		3 <sup>16</sup>	12 <sup>35</sup>
10 <sup>30</sup>	1 <sup>03</sup>		Magyar-Óvár		3 <sup>47</sup>	12 <sup>27</sup>
11 <sup>03</sup>	1 <sup>55</sup>		Győr		2 <sup>59</sup>	12 <sup>04</sup>
1 <sup>45</sup>	6 <sup>40</sup>		Budapest		10 <sup>45</sup>	6 <sup>50</sup> 8 <sup>50</sup>
1 <sup>50</sup>	6 <sup>20</sup>	érk.	Bécs-St.-E.-G.	indul	—	12 <sup>30</sup>

A Kis-Czellből kiinduló 102. sz. személy- és 114. sz. vegyesvonat Eszterháza-Fertő-Szt.-Miklóstól mint 12. illetve 14. számú vonat közvetlen Sopronig, viszont a Sopronból kiinduló 13. és 15. sz. személyvonat Eszterháza-Fertő-Szt.-Miklóstól mint 103. sz. személy- illetve 111. sz. vegyesvonat közvetlen Kis-Czellig közlekedik.

A fertővidéki HÉV első menetrendje. In: Lovas 1978.

\* **Forrás:**

Horváth Csaba Sándor: A közlekedés és a tér. A GYSEV és a MÁV egyes helyi érdekű vasútjainak gazdasági és társadalmi hatásai az Északnyugat-Dunántúli térségben 1920-ig.